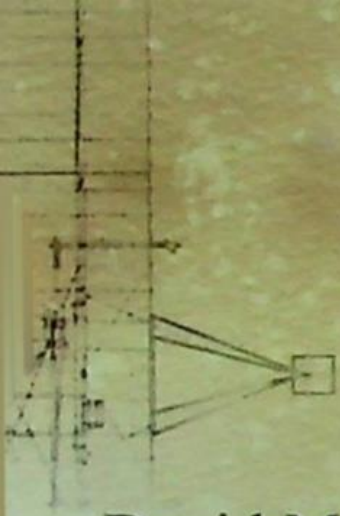
DAVID MCCULLOUGH

Nguyễn Đình Hào *dịch*

ANH EM NHÀ WRIGHT

THE #1
NEW YORK
TIMES
BESTSELLER

OMEGA+ NHÀ XUẤT BẢN KHOA HỌC XÃ HỘI



David McCullough

(sinh năm 1933)

Là tác giả, người kể chuyện, nhà sử học, giảng viên người Mỹ, hai lần đoạt giải Pulitzer, ngoài ra còn đạt Giải thưởng Sách Quốc gia, và được trao Huân chương Tự do của Tổng thống Hoa Kỳ.

Anh em nhà Wright là cuốn sách thứ 10 trong nghiệp viết của ông.

Duong Kobo's Book Club

Tủ sách Kỹ thuật số
dành cho
Kindle & Kobo

SCAN TO JOIN

ANH EM
NHÀ WRIGHT

THE WRIGHT BROTHERS
Copyright © 2015 by David McCullough
All Rights Reserved.
Published by arrangement with the original publisher, Simon & Schuster, Inc.
Vietnamese Language Translation copyright © 2018 by Vietnam Omega Books JSC.

ANH EM NHÀ WRIGHT
Bản quyền tiếng Việt © Công ty Cổ phần Sách Omega Việt Nam, 2018
In lần thứ nhất, phiên bản bìa mềm, 2018.

Không phần nào trong xuất bản phẩm này được phép sao chép
hay phát hành dưới bất kỳ hình thức hoặc phương tiện nào
mà không có sự cho phép trước bằng văn bản của Công ty Cổ phần Sách Omega Việt Nam.

Chúng tôi luôn mong muốn nhận được những ý kiến đóng góp của quý vị độc giả
để sách ngày càng hoàn thiện hơn.

Biên mục trên xuất bản phẩm của Thư viện Quốc gia Việt Nam

McCullough, David
Anh em nhà Wright / David McCullough ; Nguyễn Đình Hảo dịch. - H. : Khoa học xã hội ; Công ty Sách Omega Việt Nam, 2018. - 428tr. ; 21cm
Tên sách tiếng Anh: The Wright brothers
ISBN: 9786049561306

1. Wright, Orville, 1871-1948, Nhà khoa học, Mỹ 2. Wright, Wilbur, 1867-1912, Nhà khoa học, Mỹ 3. Tiểu sử 4. Sự nghiệp
629.130092273 - dc23

KXM0076p-CIP

Góp ý về sách, liên hệ về bản thảo và bản dịch: publication@omegaplus.vn
Liên hệ ebooks, hợp tác xuất bản & truyền thông trên sách: hoptac@omegaplus.vn
Liên hệ dịch vụ tư vấn, đại diện & giao dịch bản quyền: rights@omegaplus.vn

DAVID MCCULLOUGH

ANH EM NHÀ WRIGHT

Nguyễn Đình Hào *dịch*

NHÀ XUẤT BẢN KHOA HỌC XÃ HỘI

HỘI ĐỒNG XUẤT BẢN

TS Nguyễn Ngọc Anh; Nguyễn Cảnh Bình; TS Nguyễn Tuấn Cường; Vũ Trọng Đại; ThS Phạm Diệu Hương; TS Phạm Sỹ Thành; TS Trần Toàn Thắng; ThS Đậu Anh Tuấn; PGS TS Lê Anh Vinh; TS Trương Minh Huy Vũ.

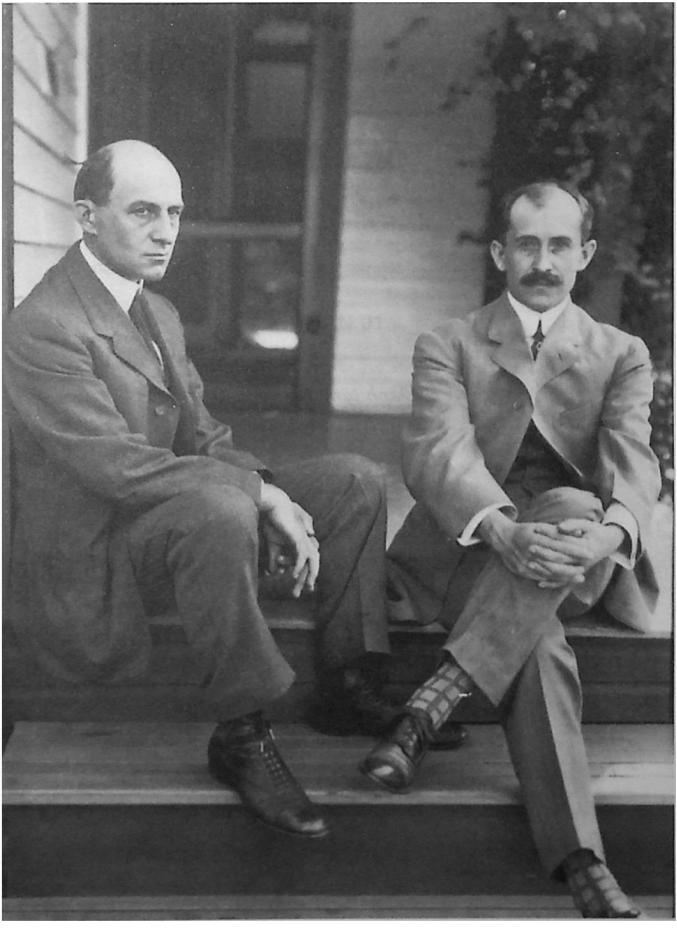
ĐƠN VỊ BẢO TRỢ TRUYỀN THÔNG

TẠP CHÍ TIA SÁNG

https://www.facebook.com/tiasang.tapchi
Website: http://tiasang.com.vn/

TRẠM ĐỌC

https://www.facebook.com/tramdocvn
website: http://tramdoc.vn/



Dành tặng Rosalee

MỤC LỤC

Lời dẫn 9

PHẦN 01

1 Khởi đầu 12
2 Giấc mơ hình thành 47
3 Nơi gió thổi đến 72
4 Không lùi bước 106

PHẦN 02

5 17 tháng 12, năm 1903 135
6 Bầu trời trên cánh đồng Huffman 175
7 Hàng triển lãm thượng hạng 209
8 Vinh quang tại Le Mans 249

PHẦN 03

9 Gãy cánh 291
10 Một thời khó quên 324
11 Chào đón những người hùng trở về 362

Phần kết 406

Tri ân 418

"Không loài chim nào vút lên trong trời lặng gió".

– Wilbur Wright –

LỜI DẪN

Từ xa xưa cho đến thời Trung cổ, con người luôn khao khát được bay cao, lướt trên nền trời xanh như loài chim. Được biết, vào năm 875, một nhà bác học ở Tây Ban Nha đã gắn lông chim kín người để cố gắng bay. Một số khác chế tạo những cỗ máy và nhảy từ nóc nhà hay từ tháp chuông xuống – một số đã chết – ở Constantinople, Nuremberg, Perugia. Những thầy tu thông thái thì nghiên cứu trên các bản vẽ. Bắt đầu từ khoảng năm 1490, Leonardo da Vinci đã tiến hành những nghiên cứu nghiêm túc nhất. Ông tin mình có duyên với đề tài này bởi trong ký ức thơ ấu của mình, một con diều đã sà xuống và rơi vào trong nôi ông nằm.

Theo lời của hai anh em Wilbur và Orville Wright ở thành phố Dayton, bang Ohio, niềm đam mê của họ bắt đầu từ một món đồ chơi có nguồn gốc Pháp, một chiếc trực thăng nhỏ được cha họ, Giám mục Milton Wright – người rất tin tưởng vào giá trị giáo dục của các món đồ chơi – mang về nhà. Món đồ này là sản phẩm sáng tạo của nhà nghiên cứu thực nghiệm sống ở thế kỷ XIX, Alphonse Pénaud, chỉ với một cái que làm thân, trên có gắn cánh

quạt hai bên, và sợi dây cao su được xoắn thành bện, có giá khoảng 50 xu. "Nhìn này, các cậu bé", Giám mục gọi, hai bàn tay khum lại giấu cái gì đó, khi ông mở tay ra, vật đó bay lên và rơi xuống. Họ gọi nó là "con dơi".

Người thầy tiểu học đầu tiên của Orville Wright là Ida Palmer hồi tưởng lại rằng ông đã từng chứng kiến Orville ngồi hí hoáy với các que gỗ ở bàn học. Khi thầy hỏi cậu đang làm gì, cậu bé trả lời là đang làm một cỗ máy để sau này cậu và anh cậu sẽ bay trên trời.

Phần 01

1

KHỞI ĐẦU

"Nếu phải cho thanh niên một lời khuyên để thành công trong cuộc sống, tôi sẽ nói với anh ta rằng hãy tìm cho mình một người cha tốt, một người mẹ hiền, và khởi đầu cuộc sống từ bang Ohio".

— WILBUR WRIGHT —

Đây là hình ảnh tiêu biểu của hai anh em trong những bức ảnh chụp chung; họ ngồi bên nhau trước hiên nhà của gia đình Wright, căn nhà nằm trên một con đường nhỏ, cuối phía tây thành phố Dayton, bang Ohio. Đó là năm 1909 – năm đỉnh cao danh vọng của họ. Wilbur 42 tuổi, còn Orville, 38. Wilbur, với khuôn mặt dài lạnh băng, nhìn nghiêng, lộ vẻ đăm chiêu như đang suy nghĩ điều gì, mà cũng đúng thế thật. Ông có dáng người cao gầy, gần như mảnh khảnh, mũi cao, cằm nhọn, không để râu và đỉnh đầu hói. Ông mặc bộ âu phục sẫm màu, đi đôi giày đen, hệt như hình ảnh của người cha Giám mục.

Orville nhìn thẳng vào ống kính, chân vắt chéo hờ hững, đỉnh đầu lơ thơ tóc, ria mép tỉa gọn gàng, trông ông có phần

cao lớn và trẻ trung hơn anh trai. Ông mặc bộ âu phục được cắt may khéo, trông nhạt màu hơn, đi đôi tất họa tiết quả trám hai màu hợp thời trang. Đôi tất này là thứ phụ kiện màu mè duy nhất mà những người đàn ông nhà Wright hãn hữu lắm mới dùng. Nổi bật trong bức ảnh là những đôi tay, những đôi bàn tay khéo léo, tại thời điểm bức ảnh này được chụp thì chúng sắp đem đến cho thế giới những thay đổi kỳ diệu.

Nếu chỉ nhìn vào biểu hiện trên nét mặt thì họ không có vẻ gì hài hước, nhưng sự thật không phải vậy, chỉ vì họ không thích chụp ảnh. "Sự thật là", một phóng viên đã nhận xét, "cả hai anh em đều không thấy thoải mái trước máy chụp ảnh". Điều trái ngược lớn nhất trong tấm ảnh với ngoài đời thực là họ ngồi như những kẻ nhàn rỗi, nhưng thực tế đó là điều mà họ không bao giờ chấp nhận.

Người dân thành phố Dayton đều biết hai anh em họ là những người tự lập trong công việc, cần cù và không bao giờ rời xa nhau. "Như một cặp song sinh", cha họ thường nói, không gì có thể chia cắt họ.

Họ sống chung dưới một mái nhà, làm việc bên nhau sáu ngày mỗi tuần, ăn cùng bữa và gửi tiền trong cùng một tài khoản. Thậm chí "đồng điệu trong tư duy", như Wilbur thổ lộ. Mắt họ cùng màu xanh xám, nhưng đôi mắt của Orville ít quắc thước và gần nhau hơn. Chữ viết của họ cũng khá tương tự, nét thẳng và rõ ràng. Giọng nói của họ giống nhau đến nỗi nếu nghe từ một căn phòng khác thì khó mà phân biệt được ai là người đang nói.

Nếu người ta thấy Orville luôn ăn mặc chỉn chu hơn, thì Wilbur, với chiều cao 1m78, nhỉnh hơn người em một chút, gương mặt lúc nào cũng lộ vẻ đăm chiêu xa xăm, nhưng điều đó lại khiến những người phụ nữ thấy ông bí ẩn và khá lôi cuốn.

Cả hai đều yêu thích âm nhạc. Wilbur hay thổi kèn harmonica, còn Orville chơi đàn mandolin. Lúc làm việc, họ thường huýt sáo cùng một bản nhạc hay ngâm nga cùng một giai điệu. Cả hai đều gắn bó với gia đình và cùng thích nấu ăn. Làm bánh kẹo là sở trường của Orville, còn Wilbur tự hào về món nước xốt, ông thường giành lấy việc nhồi bụng gà tây vào dịp lễ Giáng sinh hay lễ Tạ ơn.

Giống như cha và em gái Katharine, hai anh em luôn tràn đầy năng lượng và nhiệt huyết; làm việc chăm chỉ cả tuần, chỉ trừ Chủ nhật, là lối sống của họ. Những lúc không làm việc thì họ sửa sang nhà cửa. Đối với họ, làm việc giống như một cam kết. Họ chỉ có thể phát huy tối đa khả năng của mình và cảm thấy hạnh phúc nhất khi cùng nhau triển khai các dự án của chính họ trên chiếc bàn cao ngang tầm quen thuộc, mang tạp dề bảo hộ để khỏi lấm bẩn bộ âu phục và cà vạt.

Mọi việc đều được cân nhắc, họ phối hợp rất ăn ý vì mỗi người đều nhận thức được vai trò của người còn lại trong công việc, và họ thấu hiểu tính cách của nhau. Họ ngầm mặc định Wilbur, người anh lớn hơn bốn tuổi, sẽ có vai trò quan trọng hơn trong công việc và là người có tiếng nói quyết định.

Không phải lúc nào mọi việc cũng suôn sẻ, có những lúc họ rất khắt khe và chỉ trích nhau, đôi khi tranh cãi quyết liệt đến độ văng ra "những điều khủng khiếp". Sau một hồi tranh luận nảy lửa, tuy vẫn chưa thống nhất, nhưng họ đã biết tự đặt mình vào vị trí của người kia để suy nghĩ.

Như nhiều người nhận xét, họ luôn sống với con người thật của mình, một phẩm chất mà người dân bang Ohio rất tự hào. Không những không thiết tha với hào quang của danh vọng, họ còn tìm mọi cách để tránh xa nó. Ngay cả trong vinh quang, họ vẫn rất khiêm nhường.

Ở nhiều khía cạnh khác, họ rõ ràng không phải là anh em sinh đôi. Những khác biệt đôi lúc rất rõ nét, đôi lúc mờ hơn. Trong khi Orville bước đi khoan thai thì Wilbur, trái lại, động tác rất năng nổ, ông khoa chân múa tay mỗi khi muốn chứng minh điều gì đó, bước đi dài và nhanh. Wilbur nghiêm túc hơn, phản ứng rất nhanh nhạy. Ông có trí nhớ tuyệt vời, không bao giờ quên bất kỳ điều gì mà ông đã chứng kiến hay nghe thấy, đặc biệt là những điều ông đọc được. "Tôi có một trí nhớ tồi", Orville thành thật chia sẻ, "nhưng anh tôi thì không bao giờ quên điều gì cả".

Wilbur có khả năng tập trung cao, và chính điều đó khiến ông có vẻ xa cách với mọi người. Một người bạn học cũ đã nhận xét: "Một trong những điểm ấn tượng nhất của Wilbur là anh ấy như luôn chìm đắm trong thế giới riêng". Mỗi sáng, mải suy nghĩ miên man, ông sẽ vội bước ra khỏi nhà quên cả đội mũ, để rồi năm phút sau phải vòng về lấy.

Phải nói rằng, sự hiện diện của Wilbur thật ấn tượng, ông luôn làm chủ bản thân trong mọi tình huống. "Không bao giờ bối rối", như cha ông tự hào nói. Ông là một diễn giả tuyệt vời và là một cây bút sâu sắc, khác hẳn với tính cách của một người ít nói, ngại đứng trước đám đông. Bài diễn văn của ông rất lưu loát, vào ngay trọng tâm và thật đáng nhớ. Trong những thư từ trao đổi về công việc, hay hàng trăm đề xuất do ông soạn thảo, cũng như những bài viết có tính chất cá nhân, ông luôn dùng từ ngữ rất hoa mỹ và chính xác đến lạ lùng, đó là kết quả rèn giũa của cha ông trong suốt thời ông còn niên thiếu. Thực tế đã chứng minh đó là yếu tố quan trọng để sau này hai anh em ông đạt được những thành tựu phi thường.

"Anh Will thích viết lách, nên tôi giao phó mọi việc giấy tờ cho anh ấy", Orville tâm sự. Nhưng thật ra Orville cũng ưa thích công việc giấy bút, nhất là trong phạm vi thư từ cho gia đình, đặc biệt là những bức thư dí dỏm và chân tình dành cho cô em gái Katharine.

Trong những năm đầu của sự nghiệp, mọi giao dịch văn thư đều do Wilbur đảm nhiệm như thể ông là người duy nhất thực hiện những nghiên cứu và thử nghiệm, và điều này không hề khiến Orville bận tâm.

Trong hai anh em, Orville có tính cách nhẹ nhàng hơn. Trong gia đình, ông nói nhiều và hay pha trò, đôi khi còn chọc phá nữa; nhưng ngoài xã hội, ông khá rụt rè, một nét tính tình thừa hưởng từ người mẹ quá cố. Ông nhường tất cả sự xuất

hiện trước công chúng cho Wilbur. Bù lại, ông năng động, lạc quan hơn và có đầu óc tính toán thương mại của một nhà thầu. Những nhận xét mang tính kỹ thuật và chính xác của ông giúp ích rất nhiều cho công việc của hai anh em sau này.

Trong khi Wilbur ít khi bận tâm về những lời phê phán của mọi người xung quanh thì trái lại Orville rất nhạy cảm trước những lời chỉ trích hay chế nhạo. Bởi vậy, trong gia đình, Orville thường được biết đến với những "cơn chướng", mỗi khi ông trở nên bức xúc, dễ cáu kỉnh vì mệt mỏi trước những áp lực từ bên ngoài.

Trong các cuộc gặp gỡ xã giao, Wilbur luôn là tâm điểm của sự chú ý, thậm chí ngay cả khi ông không nói gì nhiều. "Nếu phải so sánh", một người nhận xét, "Orville Wright không có những đặc tính nổi bật. Người ta sẽ không hướng mắt về Orville trong đám đông, mà lại dễ dàng bị thu hút bởi Wilbur".

Giống như cha, hai anh em luôn là những người đàn ông chững chạc, quý phái và lịch thiệp. Họ không uống rượu mạnh, không hút thuốc hay chơi cờ bạc, như cha họ thường nói, họ là những thành viên "độc lập" của Đảng Cộng hòa. Họ theo chủ nghĩa độc thân và luôn muốn được như vậy. Orville thường đùa là Wilbur phải lấy vợ trước thì mới đến lượt ông, Wilbur lớn tuổi hơn mà. Wilbur thú nhận ông không có thời gian để nghĩ đến chuyện lập gia đình, nhưng thật ra ông "nhát gái". Một cộng sự của ông nhớ lại, Wilbur "cực kỳ bối rối" mỗi khi có phụ nữ xuất hiện.

Một điểm chung của hai anh em là họ rất kiên trì theo đuổi mục tiêu, và công việc đối với họ giống như một sứ mệnh.

Họ sống cùng nhà với cha, một giám mục và luôn phải đi xa vì công việc của nhà thờ, và cô em gái Katharine. Ít hơn Orville 3 tuổi, Katharine trông thông minh, cá tính hơn và có quan điểm mạnh mẽ, cô là người duy nhất trong gia đình tốt nghiệp đại học. Trong ba anh em, cô là người dễ hòa đồng nhất. Sau khi tốt nghiệp Đại học Ohio Oberlin năm 1898, cô trở lại Dayton, dạy tiếng Latin tại trường Trung học Phổ thông Steele vừa mới thành lập, nơi mà Orville đùa rằng cô sẽ đánh trượt nhiều nhà lãnh đạo tương lai của Dayton. Cũng như cô thường nói về họ, các anh chàng mà cô đánh giá là "xấu xa": "Tôi dễ dàng bóp chết sự ranh ma của họ từ trứng nước".

Ăn mặc gọn gàng, cặp kính gọng vàng đeo trễ sống mũi, tóc đen nhánh cột đuôi gà, cô có dáng vẻ của một giáo viên truyền thống. "Nói tóm lại mọi thứ đều thay đổi" là câu cô thường dùng. Dù với chiều cao khiêm tốn, chỉ nhỉnh hơn một mét rưỡi, tất cả những người biết đến cô đều biết tầm ảnh hưởng của cô. Trong một căn nhà gồm ba người đàn ông và một người phụ nữ, cô luôn là người chủ động; với bản tính năng động vui vẻ, cô nói chuyện huyên thuyên không biết mệt, và đó là điều khiến mọi người yêu thích cô. Cô thường đưa bạn bè cùng trường đại học về nhà tổ chức tiệc tùng. Gần tuổi với Orville hơn, cô rất gần gũi với ông, cả hai có chung một ngày sinh, 19 tháng Tám, và cùng được sinh tại nhà.

Katharine dễ bực mình vì những điều sai trái của mọi người nói chung chứ không chỉ riêng gì của hai người anh, điều này có thể khiến cô biến thành "bà cô khó tính". Việc Orville tập đàn mandolin cũng có thể làm cô nổi khùng. Cô than phiền với cha: "Anh ấy ngồi đó gẩy đàn làm con bực bội, đến nỗi con không thể ở yên trong nhà được". Giám mục nói với cô: "Con có tâm tính tốt và biết thương yêu". Tuy nhiên, ông cũng nhắc nhở: "Cha đặc biệt khuyên con phải trau dồi đức tính nhu mì của người con gái, và cố gắng kiềm chế cơn giận, vì kiểm soát sự giận dữ không phải là một việc dễ làm".

Đối với người ngoài, họ là Will, Orv và Katie. Giữa anh em với nhau thì Wilbur là Ullam, Orville là Bubbo hoặc Bubs, còn Katharine là Sterchens, một biến thể của từ *schwerchens* trong tiếng Đức, có nghĩa là "cô em gái nhỏ". Ngoài ra, họ còn có hai người anh lớn đã lập gia đình và ra ở riêng, Reuchlin và Lorin. Reuchlin chuyển đến một trang trại ở thành phố Kansas. Lorin, một nhân viên kế toán với người vợ tên Nelta và bốn đứa con của họ: Milton, Ivonette, Leontine và Horace, sống gần căn nhà số 7 đường Hawthorn. Chứng kiến cảnh hai anh trai Lorin và Reuchlin phải lăn lộn chuyển hết việc này sang việc khác, cố gắng để lo cho gia đình họ, khiến cho Wilbur và Orville càng có lý do để sống cuộc đời độc thân.

Người mẹ quá cố của họ, bà Susan Koerner Wright, sinh ra ở bang Virginia, là con gái một thợ đóng xe ngựa

người Đức. Từ khi bà còn nhỏ, cả gia đình đã di cư đến miền Tây nước Mỹ. Các con miêu tả bà là một người thông minh, đáng yêu nhưng rất nhút nhát. Trong lần đi mua sắm đầu tiên ở cửa hàng tạp hóa sau ngày kết hôn, khi được hỏi địa chỉ để giao hàng, bà đã không nhớ nổi tên mới của mình.[1] Nhưng bà rất lạc quan và nhạy bén; trong gia đình, bà là một "thiên tài", bà có thể làm bất kỳ thứ gì, đặc biệt là đồ chơi, thậm chí cả một chiếc xe trượt tuyết, bà có thể đóng nó "tốt như hàng bán ngoài chợ".

Bà là người mẹ biết cảm thông nhất [Katharine viết]. Mặc dù bà yêu tất cả các con như nhau nhưng bà nhận ra những đặc điểm tính cách nổi bật của Will và Orv. Bà không bao giờ vứt bỏ những vật dụng mà hai anh cô đang cố gắng làm. Dù là nhỏ đến đâu, nếu thấy chúng, bà sẽ đặt chúng lên kệ trong nhà bếp.

Ai cũng biết rằng năng khiếu kỹ thuật của "các cậu bé" cũng như tính nhút nhát của Orville là được di truyền trực tiếp từ người mẹ. Sự qua đời của bà do bệnh lao vào năm 1889 là biến cố tồi tệ nhất trong gia đình.

Giám mục Milton Wright là một người cha tận tụy, sẵn sàng đưa ra những ý kiến mạnh mẽ và lời khuyên khôn ngoan. Vóc dáng tầm thước, phong thái nghiêm nghị với

---

1. Ở Mỹ, sau khi kết hôn, người vợ sẽ đổi sang họ của chồng. (ND)

* Lưu ý: Ngoại trừ những chú thích của người dịch (ND), các chú thích khác đều là của người biên tập.

bộ râu quai nón rậm màu xám, ông không để ria mép và thường cẩn thận vun đám tóc xám thưa thớt lên trên đỉnh đầu hói. Đối với Wilbur, quan sát sắc mặt nghiêm nghị của cha không phải là cách tốt nhất để biết được tâm trạng của ông lúc đó hay là để nhận ra thái độ của ông đối với sự việc.

Ông sinh ra trong một căn nhà gỗ ở bang Indiana năm 1828, lớn lên với đặc tính của những con người đi khai phá. Mặc dù không nhớ được nhiều điều về mẹ mình, bà Catherine, thì trong mắt ông, Dan Wright – cha ông, một nông dân đã tham gia cuộc chiến tranh giành độc lập, là một anh hùng. Theo lời kể của Milton, cha ông có vẻ ngoài nghiêm nghị, luôn cẩn trọng trong cách hành xử; mặc dù do dự trong lời nói, nhưng khi đã lên tiếng thì vô cùng quyết đoán. Ông tuyệt đối không uống rượu, một điều ít thấy ở những dòng người đi khai phá, ông còn là người chính trực và kiên trì theo đuổi mục tiêu – tất cả những điều này có thể dùng để mô tả chung cho cả ông Milton, Wilbur và Orville.

Năm 19 tuổi, Milton gia nhập Giáo hội Liên hiệp các Anh em, một giáo phái Tin Lành. Ông bắt đầu giảng đạo năm 22 tuổi, được phong chức ở tuổi 24. Mặc dù đã hoàn thành nhiều khóa học trong một trường đại học nhỏ của nhà thờ nhưng ông chưa tốt nghiệp. Giáo hội Liên hiệp các Anh em được thành lập trước khi xảy ra cuộc nội chiến; các tín hữu trong Giáo hội có lập trường vững chắc về việc bãi bỏ chế độ nô lệ, quyền bình đẳng của nữ giới, đối lập

với Hội Tam Điểm và các hoạt động bí ẩn của nó. Vì vậy, Milton Wright cũng mang theo những lập trường đó trong niềm tin của mình, như tất cả những người biết ông đều nhận thức được điều đó.

Công việc thuyết giáo lưu động đưa ông đi khắp nơi bằng mọi phương tiện như tàu hỏa và xe ngựa, ông có dịp nhìn thấy hầu hết mọi miền đất nước như bất kỳ ai cùng thời. Từ New York, ông đến Panama vào năm 1857 bằng thuyền buồm, ông đã vượt qua eo đất nối liền lục địa Nam Mỹ với Bắc Mỹ bằng đường bộ, đến nhận nhiệm vụ giảng dạy tại một trường học của nhà thờ ở bang Oregon trong hai năm liền.

Ông và bà Susan làm đám cưới tại hạt Fayette, bang Indiana, sát biên giới bang Ohio vào năm 1859, và định cư tại một trang trại ở Fairmont, bang Indiana, nơi hai cậu con trai đầu của họ được sinh ra. Năm 1867, họ chuyển đến một trang trại năm phòng thuộc thị trấn Millville, bang Indiana. Tại đó, vào ngày 16 tháng Tư, bà Susan hạ sinh Wilbur. (Cả Wilbur và Orville đều được đặt tên theo tên các giáo sĩ mà cha họ rất ngưỡng mộ, Wilbur Fiske và Orville Dewey.)

Một năm sau, gia đình họ rời đến Hartsville, Indiana. Đến năm 1869, lại chuyển về Dayton, nơi họ mua căn nhà mới xây trên đường Hawthorn. Giám mục Milton Wright được bổ nhiệm làm biên tập viên của tuần báo quốc gia, tờ *The Religious Telescope* (Viễn ảnh Tôn giáo) xuất bản tại Dayton, điều này đồng nghĩa với việc thu nhập mỗi năm tăng vọt từ 900 đô-la lên một 1.500 đô-la.

Năm 1877, sau khi Milton được phong làm giám mục, công việc ở nhà thờ càng thêm bận rộn, ông và bà Susan cho thuê căn nhà của họ rồi cả gia đình chuyển đến Cedar Rapids, bang Iowa. Phụ trách toàn bộ khu vực phía tây bang Mississippi của giáo hội, ông phải lên kế hoạch và tham dự các hội nghị từ Mississippi đến Rockies, và phải di chuyển hàng nghìn cây số mỗi năm. Bốn năm sau, họ lại trở về thành phố Richmond, bang Indiana, nơi cậu bé 10 tuổi Orville đã bắt đầu biết làm diều để thả và để bán, Wilbur bắt đầu vào trung học. Mãi đến năm 1884, gia đình họ mới trở về ổn định tại Dayton.

Với dân số gần 40.000 người, Dayton là thành phố lớn thứ năm của bang Ohio và đang trên đà phát triển ổn định. Thành phố có bệnh viện mới xây, một tòa án mới, và đang cố bắt kịp trào lưu của đất nước trong việc lắp đèn điện trên các tuyến đường. Một thư viện công với kiến trúc La Mã cổ đang được xây dựng. Trong vài năm nữa, một trường trung học mới sẽ được xây, một tòa nhà bằng gạch năm tầng hình ống, nó sẽ là niềm tự hào trong bất kỳ khuôn viên của trường đại học nào. Như người dân Dayton thường nói, đó là những kiến trúc thể hiện "một quyết tâm vươn cao chứ không chỉ là những thiết kế hoành tráng".

Nằm trên vùng đất rộng phía tây nam bang Ohio bên cạnh dòng sông Miami uốn khúc tuyệt đẹp, cách 80 km về phía bắc của thành phố Cincinnati, Dayton được thành lập bởi các cựu chiến binh từ cuộc chiến tranh giành độc lập

vào cuối thế kỷ XVIII. Thành phố được đặt theo tên của một trong những nhà đầu tư đầu tiên, Jonathan Dayton, một cựu chiến binh, đại biểu Quốc hội đến từ bang New Jersey, đồng thời cũng là một trong những người đã ký vào bản Hiến pháp Mỹ. Lúc đầu, thành phố phát triển rất chậm cho đến khi có sự xuất hiện của các tuyến đường sắt.

Vào năm 1859, Abraham Lincoln đã phát biểu trên sân cỏ trước trụ sở tòa án có kiến trúc theo kiểu La Mã cổ. Ngoài ra, không có một sự kiện lịch sử lớn nào khác từng diễn ra ở Dayton. Tuy nhiên, người dân thành phố này rất tự hào vì đây là một nơi rất tốt để sinh sống, làm việc và nuôi dưỡng những giá trị gia đình, đó thực sự là tất cả những đặc điểm của Ohio. Ba vị tổng thống đã được sinh ra tại bang này, và cả Thomas Edison cũng là một cư dân của Dayton. William Dean Howells – biên tập viên tờ *The Atlantic Monthly* (Nguyệt san Đại Tây Dương), đã mô tả dân Ohio là mẫu người có lý tưởng, có "can đảm thực hiện giấc mơ".

> Bằng sự quả cảm của chính mình, họ đã biến những giấc mơ đó thành hiện thực, họ đã thể hiện mình là những người rất thực tiễn, đam mê và cuồng nhiệt trong công việc mà họ theo đuổi.

Trong một bài phát biểu sau này, Wilbur đã nói rằng: "Nếu phải cho thanh niên một lời khuyên để thành công trong cuộc sống, tôi sẽ nói với anh ta rằng hãy tìm cho mình một người cha tốt, một người mẹ hiền, và khởi đầu cuộc sống từ bang Ohio".

Nếu như năm 1884, trong khi nhu cầu sử dụng nhà ga mới còn chưa cao và hầu hết các tuyến đường trong thành phố vẫn chưa được rải nhựa thì triển vọng cho một tương lai thịnh vượng đối với Dayton lại tươi sáng hơn bao giờ hết. Quan trọng nhất, Công ty sản xuất Máy tính tiền Quốc gia[1] đã được thành lập và đang trên đà phát triển mạnh. Không lâu sau đó, công ty này trở thành nhà sản xuất máy tính tiền lớn nhất thế giới. Giám mục Wright biết mình sẽ còn phải rong ruổi nửa năm hoặc lâu hơn nữa, tuy nhiên, ông luôn tin rằng Dayton là nơi đất lành.

*

Không chỉ đóng góp một phần quan trọng trong việc mở mang kiến thức địa lý cho gia đình, Wright đồng thời liên tục kích thích trí tò mò của các con qua những bức thư dài được viết trên tàu trong những chuyến đi xa thường xuyên của mình. Dù ở bất cứ nơi đâu thì tình yêu dành cho tổ quốc và sự tráng lệ của nó vẫn dạt dào trong ông. Minneapolis và St. Paul là "những thành phố phát triển kỳ diệu trong một vựa lúa mì của cả nước", ông viết với sự háo

1. Tổng công ty NCR (ban đầu là National Cash Register) là công ty điện tử và phần cứng-phần mềm máy tính của Mỹ chuyên sản xuất kiosk, điểm bán hàng tự phục vụ, máy rút tiền tự động, hệ thống xử lý hóa đơn, máy quét mã vạch và hàng tiêu dùng, cung cấp dịch vụ hỗ trợ bảo trì CNTT... Thời điểm khởi sự năm 1884, trụ sở chính của NCR đặt tại Dayton, Ohio, nhưng tháng 6 năm 2009, công ty bán gần hết các bất động sản tại Dayton và chuyển đến Atlanta. Hiện nay, trụ sở chính là ở quận Gwinnett, Georgia, gần Duluth và Alpharetta.

hức và kinh ngạc. Độ dốc của những con đường núi phía tây Missoula thật hiểm trở, phải dùng đến ba đầu tàu, hai kéo ở phía trước, một đẩy phía sau, như ông miêu tả cho những người ở nhà. Thế giới của ông, đồng thời cũng là của họ, tiếp tục mở rộng. "Hôm qua cha đi xuống đây, khởi hành từ 1 giờ 40 phút sáng", ông viết trong một bức thư gửi từ Biggs, bang California.

> Từ toa tàu, các con có thể thấy những ngọn núi Siskiyou cha đã vượt qua ngày hôm trước. Tàu đã lên rất cao, và để qua được các con dốc, nó phải chạy vòng theo triền núi một cách chậm chạp. Sau 2 km, nó trở lại cách chỗ cũ 60 m, nhưng ở vị trí cao hơn trước 53 m. Tàu chạy qua nhiều đường hầm, ngắn thôi, cái ở gần đỉnh núi là dài nhất. Đây là khung cảnh thiên nhiên hùng vĩ và ở độ dốc cao nhất mà cha từng thấy.

Nhờ đọc nhiều và quan sát từ cuộc sống, ông dường như đã tích lũy được một kho vô vàn những lời khuyên về cách cư xử, những thói quen tốt xấu, những điều cần cảnh giác trong cuộc sống và các mục tiêu để phấn đấu. Ông giảng giải về cách ăn mặc, giữ vệ sinh, và cả về kinh tế. Trong gia đình, ông nói về lòng can đảm và các đức tính tốt – "có khí phách", như ông hay nói, là một tính tốt đáng rèn luyện. Chỉ dạy cho con cái theo cách tốt nhất là một phần trách nhiệm của người cha.

> Giả sử người trẻ ngày càng tiến bộ trong khi người già ngày càng trở nên hủ lậu, điều đó có thể đúng, nhưng

> người già hiểu rõ những việc đang xảy ra trong hiện tại, cũng như người trẻ đúng về những việc đã trở nên lạc hậu. Hãy làm việc trước, rồi hưởng thụ sau! Tất cả tiền bạc ta cần chỉ ở mức vừa đủ, để khỏi trở thành gánh nặng cho người khác.

Ông yêu thương và đối xử công bằng với ba người con sống cùng mình, ông hay khen ngợi tài năng riêng của từng người hay vai trò của họ trong gia đình. Nhưng rõ ràng là ông yêu quý Wilbur hơn, "viên ngọc quý trong mắt ông", như Katharine phân bì.

Wilbur cũng gây ra nhiều lo lắng nhất trong nhà. Thời niên thiếu, ông rất xuất sắc trong mọi mặt. Ông từng là một vận động viên nổi bật trong các môn bóng chày, trượt băng nghệ thuật, đặc biệt là môn thể dục dụng cụ, đồng thời ông cũng là một học sinh xuất sắc. Trong năm cuối bậc trung học tại Dayton, điểm số của ông xếp hạng ưu trong tất cả các môn: đại số, vạn vật học, hóa học, tiếng Anh, địa chất, hình học và tiếng Latin. Người ta đồn rằng ông sẽ ghi danh vào Đại học Yale.

Tất cả những dự định đó dường như lụi tàn khi ông bị một cây gậy đánh vào mặt trong khi chơi khúc côn cầu trên mặt hồ đóng băng gần trại thương binh của thành phố Dayton, bị gãy hầu hết các răng hàm trên.

Không ai biết chính xác những gì đã xảy ra, nhưng căn cứ vào những dữ liệu ít ỏi thì câu chuyện đi xa hơn người ta tưởng. Theo nhật ký của Giám mục Wright viết vào năm

1913, thì "người đã quăng cây gậy vào mặt Wilbur" sau này trở thành một trong những kẻ giết người khét tiếng nhất trong lịch sử bang Ohio: Oliver Crook Haugh. Năm 1906 hắn bị hành quyết vì tội giết mẹ, cha và anh trai, người ta tin rằng hắn cũng đã giết cả chục người khác.

Vào thời gian xảy ra tai nạn đó, Haugh sống cách gia đình Wright chỉ hai dãy phố. Hắn mới chỉ 15, ít hơn Wilbur 3 tuổi, nhưng vóc dáng to lớn như một người đàn ông, có tiếng hay bắt nạt người khác. Sau ngày hắn bị hành quyết, tờ *Dayton Journal* (Nhật báo Dayton) viết: "Oliver không bao giờ từ bỏ ý định gây đau đớn hay ít nhất là tạo cảm giác khó chịu cho người khác".

Thật khó mà xác định được việc hắn "quăng" cây gậy vào Wilbur là vô tình hay cố ý. Nhưng người ta được biết hắn từng làm việc trong một hiệu thuốc trên đường West Third, và ông dược sĩ ở đó đã cho hắn loại thuốc chữa đau răng cấp tính thông dụng thời đó, "Thuốc nhỏ nha phiến trị đau răng", để giúp hắn giảm các cơn đau. Hậu quả là cậu thiếu niên Haugh trở nên nghiện rượu và ma túy, hắn mất khả năng kiểm soát các hành vi của mình, từng bị nhốt trong trại tâm thần ở Dayton suốt mấy tháng.

Wilbur chắc chắn biết Haugh, nhưng thân hay sơ, hay Haugh có hiềm khích gì với Wilbur không, hoặc hắn có bị ảnh hưởng của nha phiến lúc xảy ra sự cố hay không, tất cả đều chưa rõ. Ngoại trừ vài dòng đề cập ngắn ngủi về việc này trong nhật ký của Giám mục Wright, không thể tìm

thấy thêm tư liệu nào trong các bức thư hoặc hồi ký của gia đình Wright. Cũng không có nhiều chi tiết mô tả về những chấn thương nghiêm trọng của Wilbur trong tai nạn trên. Toàn bộ câu chuyện dường như đã được gia đình cố tình quên lãng, nó là một góc khuất trong cuộc đời Wilbur mà ít ai biết. Nhưng một điều rõ ràng là tai nạn đó đã làm thay đổi cuộc đời ông.

Wibur bị đau ở cằm và mặt hàng tuần liền, sau đó ông phải trồng mấy chiếc răng giả. Tiếp đó, bệnh tiêu hóa của ông biến chứng nghiêm trọng; rồi ông còn mắc chứng tim đập nhanh và trầm cảm suốt một thời gian dài. Mọi người ngày càng lo lắng. Không ai nhắc đến chuyện đi học ở Yale nữa. Người mẹ bệnh tật của Wilbur cố hết sức để chăm sóc con trai, nhưng sức khỏe của bà cũng dần trở nên tồi tệ đến nỗi chính con trai lại bắt đầu phải chăm sóc mẹ.

"Sự tận tụy như vậy của một đứa con trai thật là hiếm thấy", Giám mục ca ngợi việc Wilbur đã giúp kéo dài cuộc sống của người mẹ thêm ít nhất hai năm nữa. Thường vào buổi sáng, bà cảm thấy khỏe hơn và cần có người dìu xuống tầng dưới, nhưng đến tối Wilbur sẽ phải bế bà trở lên.

Anh trai Lorin dường như là người duy nhất không chấp nhận Wilbur sống như vậy. "Will làm gì vậy?", anh viết cho Katharine từ Kansas, nơi anh đang tìm kiếm vận may của mình. "Nó phải làm gì đi chứ. Nó còn tự nấu ăn và dọn dẹp phòng mình hay không?"

Wilbur sống quanh quẩn trong nhà suốt ba năm, và trong suốt thời gian đó ông đã ngốn rất nhiều sách.

*

Căn nhà khiêm tốn của gia đình Wright tại số 7 đường Hawthorn nằm trong một khu phố nhỏ. Giống như nhiều con đường khác ở Dayton lúc đó, đường Hawthorn vẫn chưa được rải nhựa cho đến đầu thế kỷ sau. Và căn nhà số 7, nơi có hai cây bồ đề và một cột đá ở phía trước nhà[1], là một căn nhà hẹp ngang, sơn trắng như hầu hết các căn nhà khác trong khu, còn có hàng hiên bao quanh phía trước do mấy anh em tự làm.

Căn nhà có bảy phòng nhỏ, ba phòng ở tầng dưới, bốn phòng ở tầng trên, cách tường căn nhà số 5 ở hướng bắc chỉ 30 cm, người ta phải xoay người đi ngang mới có thể lách qua giữa hai căn nhà.

Khi mấy anh em đều đã hai mươi mấy tuổi thì nhà họ mới có nước máy. Trước đó, họ phải tắm trong các bồn gỗ đặt trong bếp, được che chắn bằng tấm màn kéo. Giếng nước, máy bơm, nhà chứa xe kéo đều nằm phía sau căn nhà. Nhà không có điện. Các bữa ăn được nấu trên bếp củi. Lò sưởi và đèn trong nhà sử dụng khí đốt tự nhiên. Tổng giá trị nhà đất của gia đình Wright khi ấy khoảng 1.800 đô-la.

---

1. Cột đá dùng để đặt hộp thư hay để treo biển số nhà.

Cửa ra vào phía trước ở hiên nhà dẫn vào phòng khách chính thức, nhỏ xinh ở trước nhà, nhưng hầu hết các thành viên trong gia đình ra vào phòng sinh hoạt chung gia đình từ cánh cửa bên hông hiên nhà. Tính từ phòng sinh hoạt chung, thì phòng khách chính thức ở bên phải, còn bên trái là bếp. Một cầu thang hẹp được trải thảm dẫn lên phòng ngủ trên tầng.

Các đồ nội thất ở tầng trệt đều rẻ tiền, kiểu thời Victoria đang thịnh hành ở hầu hết các căn nhà trên khắp bang Ohio, cũng như trên cả nước. Rèm cửa sổ viền ren ở phòng khách phía trước, chiếc ghế bập bênh bằng gỗ bọc nệm, chiếc đồng hồ hiệu Gilbert đặt trên bệ lò sưởi, cứ 30 phút và một giờ lại đổ chuông một lần, tấm gương soi với khung gỗ sồi trong phòng ăn. Trần nhà cao kết hợp với nội thất giản dị đã giúp căn phòng trông đỡ chật chội hơn so với diện tích thực của nó.

Trên lầu chỉ có các vật dụng cơ bản như giường, bàn học, chậu rửa mặt, riêng phòng của Giám mục có thêm tủ sách và bàn làm việc có tủ khóa được kê sát cửa sổ phía trước nhà, từ đó có thể nhìn xuống đường. Wilbur ngủ ở phòng giữa, Orville và Katharine ở hai phòng phía sau. Vì căn nhà được sưởi bằng lò sưởi dùng khí đốt đặt ở tầng dưới, nên các cửa ra vào phòng ngủ ở trên lầu luôn phải để ngỏ vào mùa đông.

Cách đó không xa là tuyến đường sắt của Công ty Dayton Western and Union, tiếng còi tàu hỏa là một phần

âm thanh ban đêm suốt bốn mùa. Và họ phải chịu đựng mùi khói than đốt phảng phất trong không khí.

Tủ sách của nhà Wright không nhỏ và cũng không chỉ toàn các loại sách phổ biến. Giám mục Wright là một người yêu sách và nhận thức rõ giá trị vô hạn của việc đọc sách. Giữa giáo dục ở trường lớp và giáo dục ở nhà, có vẻ ông coi trọng giá trị giáo dục trong gia đình hơn. Ông không quá quan tâm việc các con có mặt ở trường hay không. Nếu đứa này hay đứa kia bỏ lỡ một hoặc hai buổi học bởi chúng đang say sưa với một kế hoạch, hay theo đuổi một suy nghĩ nào đó thì ông cũng chấp nhận. Rõ ràng là ông rất coi trọng giá trị của việc đọc sách. Những tác phẩm ông đánh giá là "nghiêm túc", chủ yếu về thần học, được để trong phòng ngủ của ông, còn lại được đặt trang trọng trong tủ kính cao ở phòng đọc sách. Người ta có thể tìm thấy các tác phẩm của Dickens, Washington Irving, Hawthorne, Mark Twain, một bộ đầy đủ các sách của Hầu tước Walter Scott, những bài thơ của Virgil, cuốn *Lives* (Những cuộc đời song hành) của Plutarch, cuốn *Lost Paradise* (Thiên đường đã mất) của Milton, cuốn *Life of Johnson* (Cuộc đời của Johnson) của Boswell, cuốn *Decline and Fall of the Roman Empire* (Sự suy tàn và sụp đổ của Đế chế La Mã) của Gibbon, và các sách của nhà sử học Thucydides. Có những cuốn về lịch sử thiên nhiên, lịch sử nước Mỹ, một bộ sáu cuốn về lịch sử nước Pháp, sách du lịch, cuốn *The Instructive Speller* (Học vấn), cuốn *On the Origin of Species* (Nguồn gốc các loài) của Darwin, cùng với hai bộ bách khoa toàn thư. Mọi người

trong nhà đều dành thời gian đọc sách. Katharine thích các tiểu thuyết của Hầu tước Walter Scott; còn Orville thích *The House of the Seven Gables* (Ngôi nhà có bảy đầu hồi) của Hawthorne; trong khi đó, Wilbur đọc mọi thể loại, nhất là trong thời gian phải nằm ở nhà vì tai nạn, ông đặc biệt chú ý đến các sách về lịch sử.

Trong những dịp không phải đi xa vì công việc nhà thờ, ngài Giám mục tiêu khiển với những cuốn sách của ông hoặc người ta có thể bắt gặp ông tìm đọc các sách liên quan đến phả hệ mà ông rất thích tại thư viện công. Là một người tin vào tầm quan trọng của nguồn gốc gia đình, ông không cho rằng mình đã biết đủ về cha, ông của mình. Ông cũng muốn con cái nhận thức được điều này, tương tự như cách ông muốn họ có đầu óc cởi mở, dễ tiếp thu và suy nghĩ độc lập. Như đã nói, trí óc ông không bao giờ bị lạc hậu. "Cha tôi rất thoải mái khi trò chuyện với các con về mọi đề tài", Orville kể lại, "ngoại trừ cách kiếm tiền – một đề tài mà ông ít chú ý".

Một trong những cuốn sách gối đầu giường của ngài Giám mục là tác phẩm *The Great Agnostic* (Người không tin vĩ đại) của Robert Ingersoll, tác giả mà hai anh em và Katharine được khuyến khích đọc. "Mỗi người chúng ta phải tự tìm ra chân lý, phải suy nghĩ, tìm tòi và rút ra kết luận cho chính bản thân", Ingersoll viết. Ảnh hưởng rõ ràng nhất của Ingersoll là hai anh em đã từ bỏ các lớp học giáo lý, một sự thay đổi mà ngài Giám mục có vẻ như chấp nhận mà

không phản bác gì.

Điều thú vị là mặc dù ngài Giám mục rất tận tụy phụng sự nhà thờ nhưng tôn giáo là điều ông ít khi đề cập tới trong những bức thư viết cho các con, cũng như trong những bức thư chúng gửi cho ông. Trong nhà cũng không treo những bức ảnh tôn giáo hay các câu trích từ Thánh kinh, ngoại trừ một bức ảnh màu về Thánh Dorothy, treo bên trái lò sưởi trong phòng khách, đó là căn phòng nơi Orville treo cây đàn mandolin của mình trên tường, và Dorothy chính là vị thánh đỡ đầu âm nhạc.

Nhiều năm sau, một người bạn nói với Orville, ông và anh trai luôn là tấm gương điển hình của những người Mỹ đạt được thành công trong cuộc sống mà không nhờ sự hỗ trợ đặc biệt nào. "Nhưng điều đó không đúng", Orville trả lời một cách thẳng thắn, "khi nói rằng chúng tôi không có lợi thế đặc biệt nào... May mắn lớn nhất của chúng tôi là được sinh trưởng trong một gia đình luôn khuyến khích, khơi gợi sự tò mò để mở mang trí tuệ".

II.

Đầu năm 1889, khi còn học trung học, Orville mở cửa hàng in ấn ngay trong nhà chứa xe kéo, ngài Giám mục không ngăn cấm. Cảm thấy thích thú với công việc này, Orville đã phụ việc suốt hai mùa hè tại một cơ sở in gần nhà. Ông tự thiết kế và chế tạo một máy in cho riêng mình bằng một tấm bìa mộ bỏ đi, một lò xo và các phế liệu kim loại. "Cha và anh

nhận thấy quyết tâm muốn trở thành một thợ in của tôi nên sau một thời gian xoay xở họ đã kiếm cho tôi một máy in nhỏ", Orville sau đó giải thích. Với sự giúp đỡ của Wilbur, người đã sẵn sàng trở lại cuộc sống, ông xuất bản một tờ báo, tờ *West Side News* (Tin tức Phía Tây), viết về tin tức thời sự và những sinh hoạt của vùng đất bên kia sông thuộc Dayton.

Ấn bản đầu tiên dày bốn trang xuất hiện vào đầu tháng Ba, quảng cáo cho 17 cơ sở địa phương, trong đó có hiệu thuốc tây của F. P. Nipkin, tiệm vải của W. A. Lincoln (đang đại hạ giá), tiệm tạp hóa Winder, tiệm giặt Cleveland và tiệm bán thực phẩm gia súc H. Ruse. Orville được liệt kê vào danh sách các ông chủ nhà xuất bản. Tiền đặt mua báo dài hạn là 45 xu một năm, hoặc 10 xu cho hai tuần.

Nội dung tờ báo gồm các bài viết ngắn về tin tức thời sự và tin địa phương. Đề tài rõ ràng là do Wilbur chọn. Ta có thể đọc được tin một chiếc xe tải vi phạm luật giao thông trên cây cầu Wolf Creek; hay bài diễn thuyết về Shakespeare của Giáo sư C. L. Loos tại trường trung học được đánh giá cao bởi hầu hết khán giả tham dự; tin tiệm bán túi xách W. I. Denny bị cháy rụi; tin George La Rue ở phía Nam phố Hawthorn trưng bày bộ sưu tập đủ loại trứng chim ở thư viện công; tin các cô gái nhà Carrie B. Osterday ở đường West Third, G. J. Nicholas và Tula Paisly Street đều bị sốt thương hàn; hoặc tin các sĩ quan cảnh sát O'Brien, Urmey, Kitzelman đã bắt giữ Ed Kimmel và một cậu bé khác về tội bắt trộm gà.

Đồng thời người ta cũng có thể tìm thấy tin tức để

cập đến những thiệt hại do trận lũ ở Johnstown, bang Pennsylvania gây ra; hoặc công trình tháp Eiffel ở Paris vừa hoàn thành.

Thỉnh thoảng, hai anh em cũng trích đăng một số bài từ các tờ báo khác mà họ nghĩ rằng chúng sẽ được độc giả chú ý, như bài viết "Khuyến khích con trai bạn", được đăng lại từ tờ *Architect and Building News* (Bản tin Kiến trúc và Xây dựng).

> Đừng đợi con trẻ lớn lên mới đối xử bình đẳng với chúng. Hãy chứng tỏ mình tin tưởng vào cậu bé, khuyên răn và khích lệ... Những điều này sẽ giúp cậu bé rèn luyện được bản lĩnh của một người đàn ông trước khi cậu đến tuổi trưởng thành.
>
> Nếu cậu bé có thể tự mình chế tạo một số đồ vật, điều đó sẽ khiến cậu tự tin hơn vào chính mình. Và các trình tự mà cậu phải đặt ra để thực hiện công việc đó sẽ rèn giũa tính kỷ luật, có giá trị giáo dục cao đối với cậu.

Đến cuối tháng Tư, tờ báo bắt đầu mang lại lợi nhuận, Orville chuyển cơ sở kinh doanh đến một cửa hàng thuê trên đường West Third, gần đường ray xe lửa của thành phố, và Wilbur, ở tuổi 22, đã được coi là một chủ bút kỳ cựu.

Một người bạn thời trung học của Orville là Paul Laurence Dunbar – một nhà thơ và là học sinh da đen duy nhất trong trường, về cộng tác với tờ *West Side News*. Dunbar đề nghị làm một tuần báo cho cộng đồng người da đen trong thành phố. Orville và Wilbur đồng ý in, cho Dunbar nợ,

nhưng tờ báo chỉ tồn tại được một thời gian ngắn.

Tại một thời điểm nào đó, người ta cho rằng chính Dunbar đã viết trên tường nhà in bốn câu thơ ca tụng:

> Orville Wright có tầm nhìn xa
> Trong kinh doanh in ấn.
> Không một ai khác
> Sánh nửa phần trí tuệ

Năm 1893, do tác động của Giám mục Wright, tập thơ đầu tiên của Dunbar đã được Giáo hội Liên hiệp các Anh em xuất bản. Dunbar phải bỏ ra 125 đô-la tiền in. Vài năm sau, tập thơ được William Dean Howells, biên tập tờ *The Atlantic Monthly* phát hiện và nhờ đó Dunbar trở thành nhà thơ nổi tiếng toàn quốc.

Vào tháng Bảy năm 1889, tờ báo đăng bản cáo phó bà Susan Koerner Wright. Không biết trong hai anh em ai đã viết, nhiều khả năng đó là một nỗ lực chung. Bà qua đời tại nhà riêng vào ngày 4 tháng Bảy, hưởng thọ 58 tuổi, sau tám năm vật lộn với bệnh lao.

> Bà sống thầm lặng, rất nhút nhát và không thích xuất hiện trước đám đông, nhưng giá trị đích thực và phẩm chất cao quý của bà được gia đình trân trọng và biết ơn.

Hai ngày sau, bà được chôn cất tại nghĩa trang Woodland, với sự có mặt của cả gia đình. Sau biến cố này, nhà Wright không bao giờ còn ăn mừng lễ Độc lập vào ngày 4 tháng Bảy. Tháng Bảy năm tiếp theo, ngài Giám

mục đã viết: "Ngày 4 tháng Bảy thường bắn pháo hoa... [và] đường Hawthorn căng đầy biểu ngữ, nhưng nhà số 7 giống như của một gia đình không yêu nước. Không một tiếng trống, không một lá cờ, không cả một tiếng pháo nổ".

*

Năm sau, hai anh em nhà Wright đổi tên tờ báo của họ thành tờ *The Evening Item* (Tin tức Buổi chiều), năm sau nữa tờ báo đóng cửa, từ đó họ tập trung vào công việc in ấn lặt vặt để kiếm sống.

Cơ sở in này hoàn toàn là ý tưởng của Orville; ông rất tâm huyết và làm việc chăm chỉ hết sức để duy trì nó. Nhưng dường như ông đã thấy sự thiếu tập trung của Wilbur. "Chúng con rất bận rộn trong vài tuần qua, con có rất ít thời gian để viết thư", Orville viết cho cha mình vào mùa thu năm 1892. "Con đã kiếm được từ 2 đến 3,25 đô-la mỗi ngày, nhưng con phải chia với anh Will, do đó, đến cuối tuần con chẳng còn lại là bao. Will nói anh ấy làm việc trong nhà in, nhưng con chỉ thấy rất ít biểu hiệu chứng tỏ điều đó". Tuy nhiên, ông cam đoan với ngài Giám mục rằng: "Ở nhà, chúng con vẫn hòa thuận với nhau".

Lúc này Katharine học đại học xa nhà nên họ không có lựa chọn nào khác ngoài việc phải cùng chia sẻ việc nhà, và họ thực hiện việc này rất nhiệt tình. Ta có thể nhận thấy điều này qua bức thư Wilbur viết cho Katharine.

Bọn anh vẫn sống vô tư kể từ khi em đi xa. Orville và

anh chia nhau mỗi người nấu ăn một tuần. Trong tuần của Orville, bọn anh có bánh mì, bơ, thịt và nước xốt, cà phê ba lần trong ngày. Đến tuần của anh, anh cho cậu ấy ăn uống phong phú hơn. Như em thấy đó, vào cuối tuần của cậu ấy, còn dư một đống đồ ăn nguội, bởi vậy nửa tuần đầu của anh, bọn anh có bánh mì, bơ, "khoai chiên" và cà phê; đến nửa tuần cuối, bọn anh có bánh mì, bơ, trứng, khoai lang và cà phê. Bọn anh không đặt yêu cầu tuần nào ai nấu thức gì. Có lẽ đó là điều hiển nhiên. Nếu bà Jack Sprat không thể không ăn thịt mỡ, thì ông Jack đã không phải nấu ăn cách mỗi tuần.[1]

Cũng trong thời gian này, họ quyết định sửa sang lại ngôi nhà, dựng thêm một mái hiên rộng bao quanh, thay cửa sổ tầng dưới bằng cửa sổ lớn hơn, lắp cửa chớp cho các cửa sổ trên lầu. Họ tự mình làm tất cả.

Quan trọng nhất là việc họ tham gia vào phong trào đi xe đạp, theo trào lưu đang thịnh hành trên cả nước. Wilbur đã viết cho cha rằng gần đây họ đã bắt đầu "đạp" xe về hướng nam, xuống Cincinnati Pike, dừng chân tại khu hội chợ thành phố, rồi đạp quanh đó vài vòng. Từ đó, họ tiếp tục đến Miamisburg, qua nhiều ngọn đồi cao để thăm hang Adena Miamisburg đã có từ thời tiền sử, nổi tiếng là lớn nhất ở Ohio. Những hang động hình nón này gợi nhớ về một nền văn minh đã mất của thổ dân châu Mỹ cách đây

1. "Jack Sprat" là một bài hát ru, trong đó ông Jack thích ăn thịt nạc, còn bà Jack lại thích thịt mỡ, bởi vậy hai ông bà phải thay phiên nhau nấu ăn.

hơn 2.000 năm. Tổng cộng họ đạp xe hơn 50 km.

Xe đạp đã trở thành một trào lưu thời ấy, một cơn sốt trên toàn nước Mỹ. (Đây không còn là những xe có vòng "bánh cao lênh khênh" của những thập niên 1870 và 1880, mà là loại "xe đạp an toàn" với hai bánh xe cùng kích thước.) Xe đạp được ca ngợi là một sản phẩm mang lại nhiều lợi ích cho nhân loại; nuôi dưỡng tinh thần và tốt cho sức khỏe, giúp con người có nhân sinh quan toàn diện về cuộc sống.

Các bác sĩ cũng hưởng ứng nhiệt tình. Một bác sĩ ở thành phố Philadelphia viết trên tạp chí *American Journal of Obstetrics and Diseases of Women and Children* (Tạp chí Mỹ chuyên đề Phụ sản và các bệnh của Phụ nữ và Trẻ em), đã đưa ra kết luận từ những quan sát của ông: "Trong việc rèn luyện thể chất cho cả nam và nữ giới, xe đạp là một trong những phát minh vĩ đại nhất của thế kỷ XIX".

Một số quan điểm trái chiều lại cho rằng xe đạp tiềm tàng mối nguy về mặt đạo đức. Tính đến thời điểm hiện tại, trẻ em và thanh thiếu niên không thể đi bộ xa nhà. Nhưng với xe đạp, như một tờ tạp chí cảnh báo, chỉ trong 15 phút, chúng có thể đi xa nhà cả kilômét. Vì những chiếc xe đạp, những đứa trẻ sẽ không dành nhiều thời gian để đọc sách, và nghiêm trọng hơn là những chuyến đi chơi xa nhà không phải là "không thường xuyên kèm theo những cám dỗ".

Chẳng ai bận tâm đến những khuyến cáo này, nó như

cơn gió thoảng qua. Mọi người đều hồ hởi đạp xe, đàn ông, phụ nữ, tất cả các lứa tuổi thuộc mọi tầng lớp xã hội. Các câu lạc bộ xe đạp mọc lên như nấm trong các trường đại học và các thành phố, thị trấn, kể cả Dayton. Tại trường Đại học Oberlin, Katharine và một nhóm bạn học chụp chung một bức ảnh đáng nhớ với những chiếc xe đạp mới của họ. Trông ai cũng hào hứng, nhưng Katharine rạng rỡ với nụ cười tươi tắn nhất.

*

Vào mùa xuân năm 1893, Wilbur và Orville mở tiệm bán xe đạp nhỏ để kinh doanh, tiệm *Bán và đổi xe đạp nhà Wright*, chuyên bán và sửa chữa xe đạp, tại số 1005 đường West Third, chỉ cách nhà một quãng đi bộ. Chẳng bao lâu sau công việc làm ăn phát triển mạnh, họ chuyển đến cơ sở lớn hơn ở số 1034 đường West Third, đổi tên thành Công ty Xe đạp Wright.

Trong hai anh em, Orville yêu thích xe đạp hơn. Một người hâm mộ ông sau này kể lại: "Mỗi khi nói đến yên xe, ghi-đông và các loại bàn đạp cho những kiểu xe hiện đại là khuôn mặt ông lại sáng bừng lên".

Không thích ngồi không, họ tích cực dùng thời gian nhàn rỗi để tân trang lại nội thất cho căn nhà số 7 đường Hawthorn. Họ sửa chữa lò sưởi chạy bằng khí đốt; xây bệ lò sưởi cho phòng khách; thiết kế lại các bậc cầu thang và hoàn thiện phần gỗ, thay một lớp áo mới cho căn phòng

với giấy dán tường sáng màu, thay áo mới luôn cả trần nhà, trải thảm nền nhà. Katharine giúp sức mỗi dịp cô được nghỉ lễ. Đóng góp nổi bật nhất của Wilbur là chạm trổ trụ tay vịn cầu thang làm bằng gỗ cây anh đào.

Công việc hoàn thành vừa kịp đón mùa xuân, năm 1984, thứ Bảy, ngày 31 tháng Ba như Giám mục Wright đã ghi lại trong nhật ký của mình:

> Trời nhiều mây mù. Ở nhà, Orville và C[K]atharine sắp xếp lại bàn ghế. Lần đầu tiên sau nhiều tháng, chúng tôi mới có phòng để ngồi, lâu nay tất cả bị xáo tung lên.

Công việc kinh doanh vẫn tiến triển. Tuy nhiên, vì ngày càng có nhiều cửa hàng xe đạp mở ra trong thành phố, sự cạnh tranh trở nên quyết liệt. Khi doanh thu chững lại, Wilbur trở nên bồn chồn, cảm thấy không chắc chắn về mục đích sống của đời của mình. Từ lâu ông đã nghĩ rằng ông muốn trở thành một giáo viên, "một nghề cao quý", nhưng công việc này yêu cầu phải có bằng đại học. Ông tự nhủ rằng mình không có năng khiếu kinh doanh. Ông cảm thấy mình không hợp với công việc kinh doanh, như ông giải thích với cha mình, và bây giờ ông đang cần một "lời khuyên", có nên theo học đại học hay không?

> Con không nghĩ rằng mình sẽ thành công trong bất kỳ lĩnh vực kinh doanh nào, ngay cả khi con có được sự hỗ trợ hết mình của những người trong nghề. Con có thể kiếm đủ sống, nhưng con nghi ngờ liệu con có làm được gì tốt hơn không? Mở mang trí tuệ luôn là một niềm vui

đối với con, và con nghĩ rằng mình sẽ thành công trong một số lĩnh vực chuyên môn hơn là làm kinh doanh.

Trong một bức thư khác gửi cho anh Lorin, Wilbur tâm sự nhiều điều khác nữa. Ông không chỉ dành nhiều thời gian để đọc sách, mà còn để suy ngẫm.

Ông đã suy nghĩ rất nhiều về chuyện kinh doanh và rút ra một số kết luận cho riêng mình.

> Trong kinh doanh, cần một người đàn ông vững vàng, liên tục để mắt đến lợi nhuận của mình, những con người thành đạt [ông viết]. Kinh doanh đơn thuần chỉ là một hình thức chiến tranh, trong đó mỗi người phải chiến đấu để đối thủ không thể tiếp cận với công việc kinh doanh của mình, đồng thời phải bảo tồn được những gì mình đang có. Không một ai từng thành công trong lĩnh vực này mà không phải là người táo bạo, cương quyết và thậm chí có chút vị kỷ. Những đức tính này không có gì đáng chê trách, miễn là đừng quá đà, chính những người đàn ông này đã thúc đẩy sự phát triển của thế giới. Em hoàn toàn đồng ý rằng các chàng trai nhà Wright, tất cả đều thiếu quyết tâm và động lực kiếm tiền. Đó là lý do mà không ai trong chúng ta đã hoặc sẽ trở lên nổi bật giữa tầng lớp doanh nhân bình thường. Có thể chúng ta đã khá thành công so với mức trung bình trong xã hội, nhưng không ai trong chúng ta đã thực sự có thể sử dụng tài năng của mình để được vinh danh trong lĩnh vực này. Đó là lý do tại sao chúng ta chỉ thành công ở mức khiêm tốn. Chúng ta được sinh ra không phải để làm kinh doanh...

> Luôn tiềm ẩn một nguy cơ đối với người này, nếu chẳng may sa vào ngõ cụt, anh ta sẽ chỉ luẩn quẩn ở đó mà không tìm được lối thoát (ngoại trừ có một cơ may nào đó đưa anh ta đến nơi thuận lợi hơn). Nếu được đặt ở một vị trí tốt hơn và với những công cụ thích hợp, họ có thể sẽ tiến xa. Nhiều người sẽ thành công hơn khi thời cơ đến với họ nhưng bản thân họ lại không thể tự tạo ra cơ hội cho chính mình.

Nhưng làm sao để biết được đó là nơi mình đang bị sa lầy, hay con đường mình đang theo là đúng? Ông cảm thấy hoang mang.

Giám mục Wright nói sẽ giúp trang trải chi phí cho Wilbur học đại học. "Cha nghĩ rằng con đường kinh doanh không phù hợp với con", ông tán thành suy nghĩ của Wilbur. Sau đó, doanh thu của Công ty Xe đạp Wright lại tăng. Khi mà họ bán được khoảng 150 chiếc xe một năm, Wilbur quyết định trụ lại với công việc này.

Năm 1895, năm kinh doanh thứ ba, họ chuyển đến tòa nhà số 22 ngay góc đường Nam Williams. Tầng một được bố trí làm cửa hàng, một không gian thoáng rộng trên tầng hai làm xưởng lắp ráp. Tại đây, hai anh em bắt đầu thiết kế xe đạp theo mô hình của họ, sẵn sàng nhận đơn đặt hàng. Tờ quảng cáo về các sản phẩm mới của họ như sau:

> Chiếc xe có khung ống to, chắc chắn, ổ bi bằng thép, nan hoa kim loại, lốp hẹp, êm, không xóc và có đủ tính năng của một chiếc xe hiện đại, trọng lượng không quá

9 kg. Chúng tôi bảo đảm chất lượng sản phẩm, chắc chắn không chiếc xe nào trên thị trường dễ điều khiển hoặc bền bỉ hơn.

Xe được bán với giá 60 đến 65 đô-la và được đặt tên Van Cleve, để tôn vinh bà kỵ nội, bà là người da trắng đầu tiên đến định cư tại thành phố Dayton. Khi xe đạp Van Cleve bắt đầu đi vào sản xuất với đủ màu sắc, một kiểu xe thứ hai có giá thấp hơn được giới thiệu ra thị trường là St. Clair, để tưởng nhớ vị Thống đốc đầu tiên của Khu vực Tây Bắc cũ, bao gồm bang Ohio. Doanh thu của họ tăng đột biến một cách tuyệt vời, khoảng 2.000-3.000 đô-la mỗi năm.

"Dòng họ Van Cleve đến đó đầu tiên", một trong các quảng cáo của họ tuyên bố. Trong ấn phẩm quảng cáo về mẫu xe Van Cleve, hai anh em viết:

Trên tinh thần giao dịch công bằng và tự do, chúng tôi đã phát triển một công ty lớn mạnh và thành công, chúng tôi tự hào vì trong số những khách hàng đã mua xe đạp Van Cleve, có những người sành sỏi nhất về xe đạp và công việc sản xuất xe đạp. Nếu không có sự trợ giúp của họ trong việc truyền bá những ưu điểm nổi bật xuất sắc của Van Cleve, trong dự toán sản xuất chúng tôi không thể hy vọng đưa nó lên vị trí cao như hiện nay. Qua sự làm chứng của họ, cái tên Van Cleve đã đồng nghĩa với từ xuất sắc trong công nghệ sản xuất xe đạp.

Trong gia đình, cả Wilbur và Orville đều rất thích chơi đùa với các cháu – những đứa con của Lorin, mỗi khi

chúng đến chơi. Cô cháu gái Ivonette cho biết ông chú Orville không bao giờ tỏ vẻ chán chơi với chúng, và nếu không muốn tham gia vào trò chơi nữa thì chú sẽ làm kẹo cho chúng. Wilbur cũng vui vẻ và nhiệt tình chơi đùa với bọn trẻ như vậy, nhưng không được lâu. "Nếu chúng tôi đang ngồi trên đùi của chú ấy, chú ấy sẽ duỗi thẳng chân ra làm chúng tôi trượt xuống. Đó là tín hiệu cho biết đã đến lúc chúng tôi nên tìm một trò khác để chơi".

> "Khi chúng tôi đã đủ lớn để có đồ chơi riêng, chú Orv và chú Will có thói quen nghịch cho đến khi chúng bị hỏng, sau đó hai chú sẽ sửa chữa để chúng thậm chí còn tốt hơn so với khi mới mua".

Có lẽ vì thường xuyên phải xa nhà nên Giám mục Wright đánh giá cao giá trị của tinh thần tương thân tương ái giữa các thành viên trong căn nhà số 7 đường Hawthorn. "Vòng tay thân ái trong gia đình", như ông nói, đã đóng góp một ý nghĩa lớn trong cuộc sống của họ, cho dù những cuộc đời đó trôi dạt tới phương trời nào.

2

GIẤC MƠ HÌNH THÀNH

"Tôi muốn vận dụng tất cả những kiến thức hiện có..."
— WILBUR WRIGHT VIẾT TRONG BỨC THƯ GỬI VIỆN SMITHSONIAN NĂM 1899 —

I.

Như cô Katharine Wright thường nói về cha mình, ông là người hay lo nghĩ, theo những gì mà cô và hai anh có thể hồi tưởng, ông luôn cảnh báo họ về mối đe dọa nghiêm trọng của việc nguồn nước bị ô nhiễm, và báo chí cũng thường đưa tin rằng mọi trường hợp mắc thương hàn đều do nguồn nước ô nhiễm.

Cuối mùa hè năm 1896, chàng thanh niên 25 tuổi Orville trải qua một trận thương hàn nặng, nằm bất động, mê sảng, tưởng như không qua khỏi, có lúc cơn sốt lên đến 40 độ. Ông Levi Spitler, bác sĩ của gia đình, người đã chăm sóc bà Susan Wright khi lâm trọng bệnh, cho biết tình hình gần như vô vọng. Wilbur và Katharine thay nhau túc trực bên giường bệnh. Giám mục Wright, khi ấy đang

trên đường, đã viết thư ngay khi hay tin, ông vô cùng lo lắng cho Orville; cả Wilbur và Katharine cũng vậy. "Hãy để Orville nằm trong căn phòng thoáng khí, tiện nghi nhất trong nhà... Lau mồ hôi thường xuyên, và đừng dùng nước giếng chung, chỉ uống nước đun sôi".

Sau cả tháng Orville mới ngồi dậy được, phải thêm hai tuần nữa mới có thể ra khỏi giường. Trong thời gian này, Wilbur đọc được tin Otto Lilienthal, phi công lái tàu lượn người Đức, vừa tử nạn. Tin này, Wilbur đọc cho em trai cùng nghe.

Là một nhà sản xuất động cơ chạy bằng hơi nước, được đào tạo chuyên ngành kỹ sư hầm mỏ, Lilienthal bắt đầu điều khiển tàu lượn từ năm 1869, và ngay từ đầu, người em trai đã tham gia cùng ông trong các chuyến thử nghiệm, đó là điều duy nhất khiến Wilbur và Orville cảm thấy có điểm chung giữa họ.

Lilienthal chia sẻ rằng ông đã học hỏi được nhiều điều từ loài chim, bí quyết mà các nhà nghiên cứu hàng không kỳ cựu khác không nhận ra, là những con chim bay lượn được nhờ đôi cánh hình cung. Ông không đánh giá khinh khí cầu như một phương tiện để bay, vì chúng không liên quan gì tới loài chim. "Điều mà chúng tôi đang hướng tới là các phương tiện di chuyển tự do trên không, theo bất kỳ phương hướng nào". Chỉ khi thật sự bay lượn người ta mới "có cái nhìn sâu sắc và chính xác" về tất cả những yếu tố liên quan. Và muốn được như vậy, người đó phải "làm thân" với gió.

Trong nhiều năm qua, Lilienthal đã chế tạo ra nhiều mẫu tàu lượn khác nhau, những "chiếc tàu có khả năng lướt gió". Một trong những mẫu ông tâm đắc nhất có cánh như hình một cánh quạt mà ta thường thấy trong các nhà hàng hay các hội quán thanh niên thời bấy giờ, đuôi lái thẳng đứng giống hình dáng tàu lá của cây cọ. Hầu hết những mẫu này đều là tàu lượn một người lái, với khung hình cánh én được căng bằng loại vải dệt bông trắng, tuy mỏng nhưng rất bền. Là người điều khiển, ông sẽ đu hai cánh tay dưới khung cánh. Wilbur được biết nơi Lilienthal thực hiện những chuyến bay là dãy đồi trơ trọi ở vùng núi Rhinow, cách phía bắc thành phố Berlin hai giờ tàu.

Với thân hình vạm vỡ, tóc hung và bộ râu dài, nhà phi hành đi giày vải và đeo những miếng bảo hộ dày; Lilienthal chọn một vị trí trên sườn đồi, hai cánh tàu lượn được bố trí phía trên đầu ông. Theo một người Mỹ đã chứng kiến chuyến bay thì: "Ông đứng như một vận động viên chờ đợi phát súng hiệu xuất phát", rồi ông chạy nhanh xuống sườn đồi và đu theo chiều gió. Trong khi được gió nâng lên không, ông xoay cơ thể và hai chân qua trái, phải để giữ thăng bằng, cố điều khiển tàu lượn để nó có thể bay thật xa, rồi đáp xuống đất bằng hai chân.

Lilienthal liên tục cho chụp hình những chuyến bay thử nghiệm của ông, một điều mà các tay đam mê lướt gió khác chưa làm được. Nhờ những tiến bộ trong công nghệ nhiếp

ảnh, những tấm ảnh táo bạo về "Người bay" và tàu lượn đã xuất hiện khắp nơi trên thế giới. Tại Mỹ, tiếng tăm của ông vang dội hơn bất cứ nơi nào khác. Một bài viết dài trên Tạp chí *McClure's* phổ thông được minh họa bằng bảy bức ảnh của Lilienthal khi đang bay đã đến tay nhiều độc giả nhất.

Năm 1894, tàu lượn do Lilienthal điều khiển bị rơi, nhưng ông vẫn sống sót để kể lại tai nạn đó. Vào ngày 9 tháng Tám năm 1896, trong lúc đang bay với con tàu lượn số 11 ưa thích, ông đã đâm xuống từ độ cao 15 m. Ông qua đời ngày hôm sau do chấn thương gãy cột sống trong một bệnh viện tại thành phố Berlin ở tuổi 48.

"Đừng chỉ mơ ước học hỏi được kỹ năng bay lượn của loài chim". Lilienthal nói: "Chúng ta có nghĩa vụ phải tìm cách đạt được khả năng bay lượn bằng một phương pháp có tính khoa học hơn".

Sự ra đi của Lilienthal, như sau này Wilbur nhớ lại, khuấy động lại cảm giác như thể thế gian này chẳng có gì thú vị, khiến ông ơ thờ trong suốt thời thơ ấu. Ông chú tâm nghiên cứu những cuốn sách phân tích kỹ năng bay của loài chim. Trong thư viện của gia đình có cuốn sách của bác sĩ người Pháp, ông Etienne-Jules Marey, được dịch ra tiếng Anh với tựa *La Machine animale* (Cơ chế động vật) được xuất bản trước đó 30 năm. Loài chim cũng là đề tài mà Giám mục Wright ưa thích, đó là lý do tại sao cuốn sách này xuất hiện trong tủ sách gia đình. Wilbur đã từng đọc nó. Bây giờ ông đọc lại lần nữa.

"Việc tìm ra kỹ thuật vận hành trên không luôn kích thích sự tò mò của con người", như tác giả cuốn sách đã viết trong Lời mở đầu.

> Đã bao lần con người tự hỏi, liệu mình có luôn phải ganh tị với đôi cánh của chim chóc, côn trùng, hay mình cũng có thể bay lượn được, cũng như mình đang lướt sóng trên các đại dương. Nhiều nhà khoa học, ở các thời kỳ khác nhau, sau khi nghiên cứu chi tiết, đã cho rằng đây chỉ là ước mơ hão huyền. Nhưng thực tế chúng ta đã chứng kiến có nhiều cuộc thử nghiệm đã được thực hiện mà trước đó bị tuyên bố là không tưởng.

Công trình nghiên cứu nghiêm túc, nặng tính kỹ thuật của Marey đã khiến Wilbur tìm đọc thêm những cuốn sách tương tự, như những luận án của J. Bell Pettigrew về cơ chế hoạt động của loài vật: đi, bơi và bay; những bài nghị luận về hàng không học. Với nhiều độc giả khác thì riêng việc đọc tiêu đề của cuốn sách đã có thể khiến họ nản chí. Nhưng đối với Wilbur, đây mới chính là những gì ông đang tìm kiếm.

> Các tác giả cho rằng việc con người có thể bay lượn trên trời là không tưởng [Pettigrew viết] đã đúc rút: đất liền dành cho loài bốn chân, nước dành cho loài cá. Điều này thì đúng rồi, nhưng cũng đúng khi nói bầu trời dành cho loài chim, và những chuyển động bay của loài chim trên bầu trời vừa chắc chắn vừa nhanh hơn chuyển động của loài thú trên mặt đất hay loài cá dưới nước.

Cuốn sách nhấn mạnh, cách bay lượn trên không của loài đại bàng vẫn mãi là một bí ẩn cho tới khi người ta hiểu được cấu trúc cơ thể và khả năng của đôi cánh.

> Trong những chuyển động của loài vật, hoạt động bay lượn của loài chim là điều kỳ diệu nhất, không ai có thể phủ nhận điều này. Để một con vật nặng nề, to lớn, với những cấu trúc cơ bắp mà dường như không hỗ trợ gì cho đôi cánh, lại có thể giúp nó bay nhanh gần đạt vận tốc của một viên đạn súng thần công thì thật sự khiến người ta thắc mắc.

Wilbur đã bị Pettigrew lôi cuốn và thường trích dẫn từ sách của ông trong nhiều năm. Như một bài giảng truyền cảm hứng của vị giáo sư lỗi lạc, cuốn sách đã giúp ông mở rộng tầm nhìn, khiến ông suy nghĩ tới những điều ông chưa từng nghĩ đến.

Ngay sau khi hoàn toàn bình phục, Orville cũng đọc những cuốn sách đó. "Chúng đọc sách về hàng không cũng say mê như người thầy thuốc đọc sách về y học", người cha làm giám mục tự hào kể.

Công việc tại công ty xe đạp phát triển tốt hơn bao giờ hết. Năm 1897, hai anh em chuyển trụ sở đến một nơi lớn hơn, đây cũng là địa điểm cuối cùng, tại nhà số 1127 đường West Third, mà cũng giống các địa điểm kinh doanh trước đó, không xa nhà lắm. Trụ sở mới là một căn chung cư hai hộ, hai tầng lầu, xây bằng gạch đỏ. Căn hộ còn lại là Công ty Tang lễ Fetters & Shank. Sau khi tu sửa đáng kể, Công

ty Xe đạp Wright có một phòng trưng bày ở mặt tiền, phía trong là một văn phòng nhỏ, mặt sau là xưởng lắp ráp xe đạp với không gian thoáng rộng có máy khoan, máy tiện kim loại, bàn cưa máy... tất cả được vận hành bằng động cơ khí đốt, có phòng làm việc bên cạnh. Tầng trên cũng được dùng làm xưởng sản xuất xe đạp.

Chưa đầy một năm sau, vào mùa xuân năm 1898, Dayton trải qua một trận lụt tồi tệ nhất trong 40 năm. Hai ngàn người ở phía bắc thành phố đã phải di tản. Khu vực phía tây ngày càng có nguy cơ bị ngập. "Chúng ta khó mà thoát khỏi trận lụt này", Orville báo cho cha mình. Bằng việc huy động 500 người làm việc kiểu dây chuyền, họ đã thành công trong việc đắp đập ngăn nước chống lụt. Nếu mực nước sông dâng cao thêm 10 cm nữa, cả cơ sở ở số 7 đường Hawthorn và cơ sở mới sẽ chìm dưới mặt nước khoảng 1,2 m.

Nhiều năm sau, Frank Hamberger, chủ tiệm bán đồ ngũ kim trong khu phố kể lại, vào thời điểm lũ lụt, ông đang chật vật gây dựng những bước khởi đầu cho doanh nghiệp của mình. Phần lớn mặt hàng của ông là nhiều thùng đinh để trong hầm rượu, chúng có thể bị han gỉ nếu bị ngập nước. Khi anh em nhà Wright biết nỗi lo của ông, như ông kể lại, họ đã ngay lập tức "cởi áo khoác" và giúp bê các thùng đinh ra khỏi hầm mà "không đòi hỏi hay nhận bất cứ khoản thù lao nào".

Vào thời gian này, một chiếc ô tô tự chế đầu tiên đã xuất hiện trên đường phố Dayton, chiếc xe ồn ào này do

Cord Ruse, một người bạn của gia đình Wright, lắp ráp. Anh ta thỉnh thoảng phụ giúp ở cửa hàng, thường hào hứng tranh luận với hai anh em về những trục trặc của động cơ và cách sửa chữa. Orville đặc biệt quan tâm đến chiếc xe của Ruse, nghĩ rằng có lẽ ông và Wilbur cũng nên thiết kế một cái tương tự cho riêng mình.

Ý tưởng này không hấp dẫn Wilbur. Ông không thể tưởng tượng được, như ông nói, làm sao mà có tương lai với một bộ máy liên tục hỏng hóc như vậy. Đầu óc ông đang hướng về một suy nghĩ khác.

II.

Thứ Ba, ngày 30 tháng Năm năm 1899 thời bấy giờ là ngày Tưởng niệm các liệt sĩ. Hôm đó, theo ký ức của mọi người, Dayton có một ngày thời tiết mát mẻ một cách lạ thường, bầu trời u ám, căn nhà của gia đình Wright yên tĩnh khác thường. Wilbur ở nhà một mình. Ngài Giám mục và Katharine đến nghĩa trang Woodland để đặt hoa trên mộ bà Susan Wright. Orville chắc là đang ở một nơi nào đó.

Wilbur ngồi bên chiếc bàn nhỏ của Katharine đặt phía trước nhà để viết một trong những bức thư quan trọng nhất trong cuộc đời ông. Trên thực tế, nếu xem xét tổng thể cả câu chuyện, thì nó sẽ là một trong những bức thư quan trọng nhất trong lịch sử thế giới. Địa chỉ gửi đến là Viện Smithsonian ở Thủ đô Washington, bức thư dài không quá

hai trang giấy màu xanh nhạt có in con dấu của Công ty Xe đạp Wright, được viết bằng nét chữ rõ ràng bởi bàn tay khéo léo của Wilbur. "Tôi rất quan tâm đến các vấn đề về kỹ thuật cũng như hành trình tìm kiếm khả năng bay lượn của con người. Kể từ khi còn là một cậu bé, tôi đã chế tạo các "con dơi" có kích thước khác nhau theo mô hình máy bay của Pénaud và Cayley", ông mở đầu bức thư. (George Cayley, hầu tước người Anh, là một nhà thông thái, người đi tiên phong trong ngành cơ khí hàng không, đã nghĩ ra chiếc trực thăng đồ chơi rất giống loại của Alphonse Pénaud mà Giám mục Wright đã mua cho hai anh em). "Theo quan sát của tôi, tôi vững tin vào việc con người có thể bay lên bầu trời và tôi có thể làm được..."

> Tôi sắp tiến hành một nghiên cứu có hệ thống về đề tài trên. Tôi sẽ chuẩn bị cho công việc nghiên cứu thực tế này và dồn toàn bộ tâm trí vào đó trong thời gian rảnh khi không phải quan tâm đến công việc kinh doanh hằng ngày. Tôi mong muốn có được các tài liệu mà Viện Smithsonian đã công bố về đề tài này, và nếu có thể là các tài liệu khác cùng đề tài, bằng tiếng Anh.

Sợ rằng họ không đủ tin tưởng vào ý định nghiêm túc của mình, ông viết thêm: "Tôi là một người đam mê và đầy nhiệt huyết, nhưng không phải là kẻ thích thổi phồng các ý tưởng non nớt của mình về công việc thiết kế thiết bị bay".

Richard Rathbun, Trợ lý thư ký của Viện Smithsonian, gửi đến các tài liệu nghiên cứu về ngành hàng không của

viện. Từ nguồn tài liệu dồi dào này, cả hai bắt đầu nghiên cứu một cách có hệ thống.

Các tác phẩm của Octave Chanute đặc biệt hữu ích, ông là một kỹ sư cầu đường người Mỹ gốc Pháp nổi danh, chuyên xây dựng hệ thống cầu cống và đường sắt, đặc biệt là tàu lượn. Ngoài ra còn có tác phẩm của Samuel Pierpont Langley, nhà thiên văn học lỗi lạc hàng đầu nước Mỹ, đảm nhiệm mọi trọng trách trong Viện Smithsonian. Ông từng giữ chức vụ Giám đốc Đài Thiên văn Allegheny ở thành phố Pittsburgh, đồng thời ông cũng đảm nhiệm cương vị giáo sư thiên văn học và vật lý tại Đại học Western Pennsylvania. Langley là một trong những nhà khoa học uy tín nhất trên toàn quốc. Nỗ lực của ông trong những năm gần đây, được tài trợ đáng kể từ Viện Smithsonian, đã cho ra đời một chiếc máy bay không người lái, có hình dáng kỳ dị, chạy bằng động cơ hơi nước, ông gọi nó là "Aerodrome", với hai cánh hình chữ V ở thân trước và thân sau, khiến nó có hình dáng kỳ dị của một con chuồn chuồn. Nó được phóng lên từ nóc một chiếc phà trên sông Potomac vào năm 1896, chính năm Lilienthal mất, nó bay được hơn 800 m trước khi bổ xuống nước.

Ngoài Lilienthal, Chanute và Langley, một số các kỹ sư, nhà khoa học và nhà sáng chế nổi bật nhất trong thế kỷ XIX cũng từng nỗ lực thực hiện các chuyến bay, trong đó có George Cayley, Hiram Maxim – người phát minh ra súng máy, Alexander Graham Bell và Thomas Edison. Không

một ai thành công. Người ta cho rằng Hiram Maxim đã tự mình đầu tư 100.000 đô-la để thiết kế một chiếc tàu lượn không người lái khổng lồ chạy bằng động cơ hơi nước, nó đổ sụp xuống trong khi đang cố gắng cất cánh.

Trong khi đó, Chính phủ Pháp cũng đã bỏ ra một khoản tiền tương đương để chế tạo một chiếc tàu lượn chạy bằng động cơ hơi nước do Clément Ader, một kỹ sư điện người Pháp, thiết kế. Thật không may, kết quả chẳng đi đến đâu khiến cho toàn bộ dự án bị trì hoãn vô thời hạn, nhưng Ader cũng đã đóng góp vào từ điển tiếng Pháp từ "avion" (hay "máy bay" trong tiếng Anh).

Ngoài những chi phí cho các chuyến bay thử nghiệm, những rủi ro về một thất bại nhục nhã, chấn thương và kể cả cái chết, họ còn có thể bị chế nhạo là một tay bốc phét, hay một thằng khùng, và trong nhiều trường hợp, điều đó cũng không xa với thực tế là bao.

Hơn 50 năm trước khi anh em nhà Wright nhập cuộc, những kẻ muốn trở thành "người chinh phục không gian" với những chiếc tàu lượn có hình thù kỳ lạ hoặc giống đồ chơi trẻ con, như được báo chí mô tả, đã trở thành đề tài gây cười bất tận. Vào thập niên 1850, một nhà phát minh người Pháp đã nghĩ ra ý tưởng tài tình kết hợp một chiếc ghế, một đôi cánh gắn sau lưng, và một chiếc ô khổng lồ. (Cho dù ông không giải thích chiếc ô có công dụng giúp chiếc ghế bay lên hay để che nắng.) Trong thập niên 1870, Charles Dyer của bang Georgia thiết kế một chiếc tàu lượn có hình con vịt.

Vào thập niên 1890, tờ *San Francisco Chronicle* (Thời sự San Francisco) có bài viết so sánh "những tàu bay kỳ dị" như một người tuổi cao, ngày càng trở nên lố bịch đến độ "ngu xuẩn".

Một trong những ý tưởng thiết kế phức tạp hơn đang nằm ở Viện Cấp bằng Sáng chế Mỹ là một khinh khí cầu có tên gọi "Aerostat", hình dạng tương tự một con cá khổng lồ, với phần thân bọc nhôm, đuôi hình cánh quạt. Theo tờ *Washington Post* (Bưu điện Washington):

> Chiếc khinh khí cầu được bố trí bộ cánh dọc theo thân, độ dốc của cánh được điều khiển bằng vô lăng, do đó nó có thể bay lên hay đáp xuống tùy ý. Nó di chuyển bằng cách dùng điện kích hoạt các viên nitroglycerine được nạp tự động vào một động cơ có gắn ống xả mở ra sau.

"Thực tế là con người không thể bay", bài viết kết luận dứt khoát. Trong tất cả những lời chế giễu, nhạo báng, nổi bật nhất và được phổ biến rộng rãi là truyện tranh viết theo thể loại thơ tự do, với tựa đề "Darius Green and his Flying Machine" (Darius Green và chiếc máy bay của cậu). Tác giả là một thi sĩ nổi tiếng ở New England, J. T. Trowbridge, nó trở thành một bài thơ được yêu thích trong các buổi đọc sách cộng đồng hay trong các buổi biểu diễn trong gia đình trên toàn quốc trong suốt 30 năm.

Darius là một cậu bé con nhà nông, kém thông minh, cậu ta nghĩ rằng: "Nếu những con chim có thể bay được thì tại sao mình lại không thể? Làm sao một con

chim sơn ca lại có thể thông minh hơn chúng ta được?" Trên gác xép nhà kho, cậu ta bí mật sắp xếp để thực hiện công việc:

> … với cái đe và những sợi chỉ
> Sáp ong, búa, khóa và đinh vít,
> Và thiên tài chỉ sử dụng thế thôi;
> Hai con dơi cho mô hình, hai anh bạn tò mò!
> Một lò than và một cặp ống thổi;
> … Vài sợi dây kẽm, dăm ba cái ô cũ;
> Một cỗ xe kéo cho đuôi và cánh;
> Một đoạn dây cáp, dây đai cùng dây đàn…
> … Mớ bà rằn này và trăm thứ khác.

Khi Darius từ nhà kho nhảy vào khoảng không bằng sản phẩm sáng tạo của mình, nó rơi xuống, gãy vụn thành một đống, "dây dợ rối tung, khung niềng, đôi cánh vỡ vụn, tung tóe như sao băng, và trăm thứ hổ lốn khác". Bài học rút ra từ câu chuyện là: "Bám mặt đất, đừng mơ bay". Những điều này không làm nản lòng hay thay đổi suy nghĩ của Wilbur và Orville Wright, dù thực tế họ không học đại học, không được đào tạo bài bản, không có kinh nghiệm làm việc với bất kỳ ai khác ngoài chính bản thân họ, không có bạn bè trong giới quan chức, không có những nhà tài trợ, không nhận được hỗ trợ từ chính phủ, và tiền của riêng họ thì rất hạn chế. Và, như thực tế đã xảy ra với Otto Lilienthal, họ có thể tử nạn.

Trong một bài báo trên Tạp chí *Cosmopolitan* (Thế giới đại đồng), xuất bản vài năm trước khi Lilienthal qua đời, Samuel Langley đã kêu gọi sự hỗ trợ và quan tâm nghiêm túc đến những người sẵn sàng liều mạng thực hiện các chuyến bay thử nghiệm vì lợi ích chung của nhân loại. Người thực hiện sẽ phải chấp nhận rủi ro, nhất là khi tuổi đã cao, đó là lý do khiến cả Langley và Octave Chanute viện cớ từ chối tự thực hiện các chuyến bay thử nghiệm.

Vào thời bấy giờ, các phát minh và cải tiến kỹ thuật phát triển trên mọi ngành nghề, lĩnh vực. George Eastman giới thiệu máy ảnh thùng "Kodak"; Isaac Merritt Singer phát minh máy may chạy bằng điện đầu tiên; Công ty Otis đã lắp đặt chiếc thang máy đầu tiên trên thế giới trong một tòa nhà cao tầng ở New York; dao cạo râu an toàn đầu tiên, bẫy chuột đầu tiên, những chiếc ô tô gắn động cơ đầu tiên được lắp ráp ở Mỹ, tất cả xảy ra trong mười mấy năm kể từ khi Orville mở cửa hàng in của mình và Wilbur không còn tự cô lập mình với xã hội.

Và quả thật, một bầu không khí sôi nổi luôn hiện diện trong thành phố, nơi mà việc phát minh và sáng chế sản phẩm là đề tài chính trong cuộc sống hằng ngày. Vào khoảng thời gian này, ngay trước thềm thế kỷ, theo Viện cấp Bằng sáng chế Mỹ, Dayton dẫn đầu cả nước về số lượng các phát minh so với tỷ lệ dân số. Các nhà máy và xưởng sản xuất lớn tại Dayton tiếp tục phát triển lớn mạnh hơn, chế tạo toa xe đường sắt, máy tính tiền, máy may và nòng

súng. (Xưởng Sản xuất Máy may Davis là một ví dụ cụ thể, xưởng sản xuất được 400 máy may một ngày tại một nhà máy có chiều dài hơn 1,6 km). Hàng trăm xưởng nhỏ khác sản xuất vòng cổ ngựa, áo nịt ngực, xà phòng, áo sơ mi, chổi, bánh xe ngựa kéo, cào cỏ, cưa, hộp các tông, két bia, và tất cả mọi thứ, đó là chưa kể đến xe đạp.

*

Trong thư gửi Viện Smithsonian, Wilbur đã đề cập đến sự quan tâm của mình đối với loài chim. Để con người có thể bay được, ông viết: "Chỉ cần nắm vững kiến thức và kỹ năng của bộ môn nhào lộn", và các loài chim chính là "bậc thầy điêu luyện nhất đối với bộ môn nhào lộn trên thế giới... vì đó chính là bản năng của chúng".

Trong số các tài liệu Viện Smithsonian gửi cho ông có bản dịch tiếng Anh của cuốn *L'Empire de l'Air* (Đế quốc không gian), xuất bản tại Paris năm 1881, được viết bởi Louis Pierre Mouillard, một nông dân Pháp, đồng thời là một nhà thơ và là người đã nỗ lực học cách để bay. Không một cuốn sách nào mà Wilbur từng đọc lại tác động đến ông sâu sắc như vậy, ông xem nó là "một trong những tài liệu đáng chú ý nhất về ngành hàng không" từng được xuất bản. Đối với Wilbur, bay lượn đã trở thành một "cứu cánh", và Mouillard, là một trong những "nhà truyền giáo" lớn của cứu cánh đó, "như một nhà tiên tri khóc than trong vùng hoang dã, kêu gọi thế giới hãy ăn năn vì đã nghi ngờ khả năng bay của con người".

Ngay trong chương đầu cuốn *Đế quốc không gian*, Mouillard đã thận trọng cảnh báo người đọc có thể bị cuốn hút hoàn toàn vào ý nghĩ con người sẽ thu phục được không gian. "Một khi ý tưởng này đã xâm lấn vào não bộ, nó sẽ thống trị hoàn toàn".

Và như thế, Mouillard bàn đến những phép màu kỳ diệu của các sinh vật bay, ông viết với sự nhiệt tình của một nhà truyền giáo không biết mệt mỏi.

> Ôi, hỡi nhân loại mù lòa kia! Mở mắt ra, ngươi sẽ thấy hàng triệu loài chim và vô số côn trùng bay trong bầu khí quyển. Tất cả những sinh vật này đang lao như gió trong không gian mà không cần sự hỗ trợ nào từ bên ngoài; nhiều loài trong số đó có thể bay lượn hàng giờ, giữ nguyên độ cao, trên đôi cánh mềm, không biết mệt mỏi; sau khi chiêm ngưỡng màn trình diễn này, và với tất cả những kiến thức có được, ngươi phải thừa nhận rằng hàng không chính là con đường mà loài người sẽ phải theo đuổi...
>
> Chỉ bằng cách quan sát chi tiết cách những loài có cánh thực hiện những vũ điệu trên không của chúng, bằng cách suy ngẫm kỹ về những gì chúng ta đã thấy, và trên tất cả, nghiên cứu một cách nghiêm túc để hiểu phương pháp vận hành của những gì chúng ta thấy, chắc chắn chúng ta sẽ không xa con đường dẫn đến thành công cuối cùng.

Chỉ cần một "đôi mắt thật tốt", và biết cách sử dụng kính viễn vọng hoặc ống nhòm để theo dõi một con chim đang bay hết tốc lực của nó, nhưng phải biết "cần quan sát điều gì".

Wilbur nằm dài trên bờ đê sông Miami ở phía nam thị trấn Pinnacles để quan sát các loài chim. Vào những ngày Chủ nhật, ông ra đó bằng xe đạp, dành một khoảng thời gian đáng kể để quan sát chúng như Mouillard hướng dẫn.

Mouillard đã sống phần lớn cuộc đời ở Ai Cập và Algeria, nơi ông dành tình yêu đặc biệt cho những con chim kền kền sải rộng cánh trên bầu trời châu Phi. Dù ông đã quan sát chúng hàng ngàn lần nhưng mỗi lần nhìn chúng bay cao trên đầu, ông không thể không thắc mắc:

> Nó biết cách bay vút lên, biết làm thế nào để lượn... như thuyền lướt trên gió mà không mất sức... nó bay mà không cần dùng sức... nó biết mượn sức gió thay vì sử dụng cơ bắp.

Mouillard nghĩ rằng đây cũng sẽ là cách thực hiện các chuyến bay "giúp con người khám phá sự bao la của vũ trụ".

III.

Đối với Wilbur và Orville, giấc mơ đã bắt đầu hình thành. Hai anh em thú nhận rằng các tác phẩm của Lilienthal và Mouillard đã "tiêm nhiễm vào chúng tôi sự say mê sâu đậm của họ và biến sự tò mò trong lúc nhàn rỗi của chúng tôi thành nhiệt huyết không thể tắt để tích cực bắt tay thực hiện những ý tưởng này".

Họ thiết kế và chế tạo tàu lượn theo hình dạng cánh diều, căn cứ vào những gì họ đã đọc, đã quan sát về các loài

chim trong lúc chúng bay lượn, và quan trọng hơn hết, từ những suy nghĩ sâu sắc đã được họ ấp ủ trong thời gian dài. Họ làm quen với ngôn ngữ ngành hàng không, những thuật ngữ được sử dụng trong việc giải thích các yếu tố cần thiết để đạt được trạng thái "thăng bằng trên không" hay thăng bằng trong các chuyến bay. Việc giữ thăng bằng trong các chuyến bay cũng quan trọng như khi điều khiển một chiếc xe đạp.

"Nâng" là từ để chỉ kết quả của sự chênh lệch áp suất không khí tại mặt trên và mặt dưới của cánh. "Chuyển động chúc ngóc" là chuyển động nghiêng sang ngang giúp cho mũi tàu lượn chúi xuống dưới hay hướng lên trên. "Lộn vòng" là chuyển động quay vòng của cánh sang phải hay trái, lên hay xuống ở bên cánh này hay cánh kia, như một chiếc thuyền lắc lư. "Lắc ngang" là chuyển động điều chỉnh hướng bay cho tàu lượn, khiến mũi tàu hướng sang trái hay phải.

Hai anh em đều hiểu "trạng thái thăng bằng là yếu tố hết sức quan trọng". Khó khăn không phải là làm sao để bay lên mà là tìm ra phương pháp giữ thăng bằng trên không, và họ kết luận rằng nguyên nhân gây ra cái chết của Lilienthal là ông ta đã thiếu phương tiện để kiểm soát, "không có khả năng tính toán cách giữ thăng bằng tàu lượn trên không", như Orville đã viết. Xoay chân hay nghiêng người để cố dịch chuyển trọng lượng cơ thể trên không là chưa đủ.

Những quan sát của Wilbur về loài chim trong khi bay đã thuyết phục ông rằng chúng điều chỉnh "thân hình một cách hữu hiệu và ít tốn sức để giữ trạng thái thăng bằng" dễ dàng hơn cách người phi công cố gắng điều chỉnh trọng tâm lực hấp dẫn trên cơ thể mình. Ông nhận thấy rằng loài chim biết điều chỉnh đầu cánh của chúng để khi đầu cánh bên này nâng lên, thì đầu cánh bên kia hạ xuống. Vì vậy, chúng kiểm soát sự thăng bằng bằng cách "mượn phản ứng động lực của không khí thay vì dịch chuyển trọng tâm của trọng lượng".

Điều này đòi hỏi kỹ năng hơn là máy móc. Nếu không được trang bị đầy đủ cả kiến thức và kỹ năng thì con người không thể bay được. Điều này Wilbur biết rất rõ. Và kỹ năng chỉ đến từ kinh nghiệm: kinh nghiệm bay trong không trung. Ông tính toán rằng trong năm năm Lilienthal dành cho tàu lượn, ông ta chỉ trải nghiệm tổng cộng năm giờ bay thực tế. Con số này là không đủ, và ông và Orville sẽ không làm như vậy.

*

Vào một buổi tối ở nhà, Wilbur đã biểu diễn trước mặt Orville, Katharine và Harriet Silliman – một vị khách và là bạn học cùng lớp ở Oberlin; ông sử dụng một hộp giấy đã cắt bỏ hai đầu. Ông cho họ thấy khi nhấn các góc đối diện của hộp, hay phía trên và dưới, thì đôi cánh kép của một chiếc tàu lượn có thể nghiêng hoặc "lộn vòng" như thế nào, tác dụng của hai cánh đối với áp suất không khí

ảnh hưởng đến độ cao, tương tự như cách những loài chim đã làm. Nếu một bên cánh được gió nâng lên một góc lớn hơn so với cánh kia, thì cánh phía đó sẽ vênh cao hơn và tàu lượn sẽ chuyển hướng.

Với "sự vênh cánh", hoặc "sự xoay cánh", vì nó đôi khi cũng được gọi như thế, Wilbur đã tìm ra một nguyên lý vô cùng quan trọng để hướng tới mục tiêu ban đầu của họ.

IV.

Mùa hè năm 1899, trong căn phòng trên tầng hai tại công ty xe đạp ở đường West Third, hai anh em Wright bắt đầu chế tạo chiếc tàu lượn đầu tiên của họ, là một con diều được làm bằng các thanh tre, dán giấy, với khung cánh dài 1,5 m. Đó là một chiếc tàu lượn với lớp cánh kép, lớp nọ chồng lên lớp kia theo thiết kế mà Octave Chanute từng sử dụng để chế tạo tàu lượn của ông. Thiết kế này được đánh giá là giúp duy trì thăng bằng trên không tốt hơn. Hai cánh thiết kế theo hình khung gỗ như cây cầu bắc ngang với các thanh chống thẳng đứng bằng gỗ thông, và các dây chằng ngang dọc. Hai sợi dây thừng buông xuống đất để người đứng dưới đất có thể điều khiển độ vênh của cánh bằng cách sử dụng các khúc cây cầm ở hai tay.

Vào đầu tháng Tám, Wilbur đã thử nghiệm mô hình này trên vùng trời ngoại ô thành phố. Vì một số lý do nào đó, Orville đã không thể tham dự. Chỉ một vài cậu bé đến xem.

> Theo báo cáo của Wilbur [mà sau này Orville viết lại], thì con tàu lượn hình cánh diều ... phản xạ tương ứng theo độ vênh của lớp cánh kép... khi ông kéo bề mặt phía trên ngược về phía sau bằng cách thao tác với những khúc cây gắn liền với dây diều, thì mũi của cánh diều chúi xuống như đã tính toán; nhưng khi chúc xuống, nó làm cho các dây thừng chùng lại, khiến ông mất kiểm soát. Con diều đâm bổ xuống đất khiến các cậu bé phải nằm rạp xuống để tránh bị nó đâm trúng.

Mặc dù vậy, hai anh em đều cảm thấy thử nghiệm trên chứng minh hiệu quả của hệ thống kiểm soát mà họ nghĩ ra và đã đến lúc bắt đầu thực hiện một chiếc tàu lượn có người lái.

Tháng Tư năm 1900, Wilbur đón sinh nhật tuổi 33. Bốn tháng sau đó, vào tháng Tám, lần lượt Orville và Katharine đón sinh nhật 29 và 26 tuổi. Để mừng sinh nhật mình, Katharine sung sướng khoe với cha, "các chàng trai" đã tặng cô một bức tượng bán thân của Sir Walter Scott.

Vì cả ba đều đi làm, Katharine quyết định thuê người giúp việc nhà vào ban ngày. Cô bé Carrie Kayler, 14 tuổi, thấp bé đến nỗi phải đứng trên ghế đẩu để bật lửa ở bếp ga. Orville thích trêu chọc cô bé về chuyện đó cho đến khi cô bé rưng rưng nước mắt và Wilbur khi đó sẽ nói: "Anh nghĩ vậy là đủ rồi, Orv".

"Orville sẽ dừng lại ngay lập tức", cô nhớ lại. "Orville luôn lắng nghe Will, nhưng chỉ Will mà thôi". Carrie

Kayler đã là một thành viên trong gia đình đó trong gần nửa thế kỷ.

Ngày 13 tháng Năm năm 1900, Wilbur viết thư cho Octave Chanute – bức thư đầu tiên ông gửi đến vị kỹ sư nổi tiếng – hỏi ý kiến ông về một địa điểm khả thi để tiến hành các chuyến bay thử nghiệm, một nơi không mưa nhiều hoặc thời tiết không khắc nghiệt, nhưng phải có gió đạt vận tốc khoảng 1,6 km/h.

Những nơi ông biết, Chanute trả lời, là ở California và Florida, nhưng cả hai đều "thiếu những đồi cát" để có thể hạ cánh an toàn. Wilbur có thể thực hiện những chuyến bay thử nghiệm hiệu quả hơn dọc theo bờ biển Nam Carolina hoặc Georgia.

Gió là điều kiện tiên quyết, hai anh em nhận thức rõ điều đó. Và rõ ràng, nếu muốn thành công với những gì họ đã tâm huyết tính toán, họ phải học – và học từ kinh nghiệm – những đặc tính của gió.

Để trả lời cho những thắc mắc mà Wilbur gửi đến Đài Khí tượng Mỹ tại Thủ đô Washington về áp suất gió trên khắp đất nước, họ đã cung cấp cho ông bảng áp suất gió với thông số chi tiết do hàng trăm đài khí tượng trên cả nước đo hằng tháng, đủ để hai anh em dành sự quan tâm đặc biệt đến Kitty Hawk, một miền đất xa xôi ở bang Bắc Carolina, cách Dayton 1.126 km. Tính đến thời điểm đó, nơi xa nhà nhất mà hai anh em từng đến là Chicago,

tham dự Hội chợ Triển lãm Columbia năm 1893. Mặc dù họ đã trải qua gian khổ trong một vài chuyến cắm trại, nhưng cũng không thể so với những điều đang đợi họ trên bờ biển ở Bắc Carolina.

Để chắc chắn Kitty Hawk là sự lựa chọn đúng, Wilbur đã viết cho trưởng trạm đài khí tượng ở đó, người ta bảo đảm rằng sẽ có gió ổn định thường xuyên và những bãi cát mềm. Nhìn vào bản đồ, có thể thấy Kitty Hawk có địa thế khá biệt lập, phù hợp để thực hiện những chuyến bay thử nghiệm mà không gây chú ý.

Bức thư của William J. Tate, nguyên Trưởng trạm Bưu điện tại Kitty Hawk vào ngày 18 tháng Tám năm 1900 càng khuyến khích hai anh em:

> Ông J. J. Dosher của đài khí tượng ở đây đã đề nghị tôi trả lời thư ông gửi cho ông ấy, liên quan đến điều kiện thích hợp của Kitty Hawk để bay thử nghiệm, v.v...
>
> Tôi bảo đảm ông sẽ tìm thấy ở đây gần như bất kỳ nền đất nào mà ông mong muốn. Ví dụ, một đồi cát trải dài 1,6 km với bề rộng 8 km, độ dốc 24 m, nó là một ngọn đồi trọc không có cây cao hay cây bụi khiến sức gió bị cản. Nơi này, theo ý kiến của tôi, là một địa điểm phù hợp để chọn; gió luôn ổn định, thường có vận tốc từ 16 đến 32 km/h.
>
> Ông có thể đến đây từ thành phố Elizabeth, Bắc Carolina (cách khoảng 36 km) bằng thuyền... hoặc từ Manteo, cách khoảng 19 km bằng thuyền chở thư vào các ngày thứ Hai, thứ Tư và thứ Sáu hằng tuần. Chúng tôi có

phương tiện liên lạc bằng điện tín và thư hằng ngày. Khí hậu trong lành, ông và đoàn của mình có thể dựng lều ngoài trời hay ở trọ tại những gia đình trong vùng nếu trong đoàn không có quá nhiều người; ông có thể đến vào bất kỳ thời gian nào từ ngày 15 tháng Chín đến 15 tháng Mười. Đừng chờ đến tháng Mười một. Vào mùa thu, thời tiết thường không được thuận lợi.

Nếu ông quyết định bay thử nghiệm ở đây, tôi rất vui lòng hỗ trợ với tất cả khả năng của mình để công việc của ông được thuận lợi và thành công. Và tôi đảm bảo rằng ông sẽ hài lòng với sự hiếu khách của người dân ở đây.

Thế là mọi việc đã được quyết định. Kitty Hawk là điểm được chọn.

Trong những tuần cuối cùng của tháng Tám, hai anh em chế tạo một tàu lượn cỡ lớn với khung cánh kép mà họ dự định sẽ lắp ghép và thả bay tại Kitty Hawk. Đầu tiên, họ sẽ thử nghiệm như thả diều thông thường, và sau đó, nếu tất cả đều tốt đẹp, họ sẽ bay với người. Sải cánh dài 5,4 m. Tổng chi phí cho tất cả các thành phần cần thiết và các bộ phận khung sườn, dây, vải bọc cánh – không quá 15 đô-la. Chi tiết duy nhất còn thiếu là cây xà ngang dài 5,5 m bằng gỗ vân sam để bắt ngang toàn bộ phần khung cánh, họ không tìm được thân gỗ nào như vậy ở Dayton. Nhưng Wilbur tự tin rằng họ có thể tìm được nó ở bờ biển phía đông nước Mỹ.

Tất cả các bộ phận cùng các dụng cụ cần thiết và một cái lều được đóng gói để vận chuyển về phía đông. Wilbur đi trước tiền trạm. Để có thêm chỗ chứa thiết bị và quần áo, ông mượn hòm sắt và vali của Katharine. Không quên kinh nghiệm của Otto Lilienthal, ông đem theo hộp máy ảnh và chân đế.

Katharine khó có thể tin rằng ông sẽ đi đến nơi như ông đã miêu tả. "Tôi chưa bao giờ nghe nói về một nơi xa xôi cách trở như vậy".

3

NƠI GIÓ THỔI ĐẾN

"Một con tàu về hướng đông và một về hướng tây
Với cùng một luồng gió thổi
Những cánh buồm
Chứ không phải cơn cuồng phong
Đã chỉ cho chúng ta hướng để đi".

— ELLA WHEELER WILCOX
TRONG "WINDS OF FATE" (NGỌN GIÓ ĐỊNH MỆNH)

I.

Miền đất Outer Banks huyền thoại là một dải cồn cát cùng các hòn đảo giúp che chắn bờ biển Bắc Carolina khỏi các cơn bão dữ dội của Đại Tây Dương, nằm cách Norfolk, bang Virginia 281 km, ở phía nam của mũi Hảo Vọng. Vào năm 1900, chỉ có một số ít dân sống ở đó, cùng với các ngư dân và gia đình của họ, và một số người khác sống trong Trạm Cứu hộ. Không có cây cầu nào nối vào đất liền. Người ta chỉ có thể đến Outer Banks bằng thuyền, dấu hiệu duy nhất về nền văn minh tại Kitty Hawk là bốn Trạm cứu

hộ, mỗi trạm cách nhau 10 km, và đài khí tượng. Không có những con đường đúng nghĩa ở đây. Kiến trúc duy nhất có thể quan sát được trên đường chân trời là một khách sạn nghỉ dưỡng mùa hè tại Nags Head.

Wilbur đến Norfolk bằng tàu vào ngày 7 tháng Chín năm 1900, khoảng 24 giờ sau khi rời Dayton, và nghỉ đêm tại khách sạn. Nhiệt độ ở Norfolk ngày hôm sau lên đến 37 độ, với bộ âu phục màu sẫm mà ông thường mặc, áo cổ cồn, cà vạt, ông gần như muốn xỉu.

Cần tìm kiếm cây xà ngang bằng gỗ vân sam cho "tàu lượn" của mình, bởi vậy ông đến một số xưởng gỗ, nhưng không đâu có. Quyết định đổi qua dùng gỗ thông trắng, ông thu thập tất cả các thứ rồi đáp tàu lúc 4 giờ 30 phút sáng đến thành phố Elizabeth, 96 km về phía Nam, nơi có dòng sông Pasquotank tiếp giáp với Eo biển Albemarle.

Tại thành phố Elizabeth, khi hỏi thăm cách tốt nhất để đến Kitty Hawk, ông nhận được những cái nhìn ngơ ngác. Không một ai ông hỏi biết bất cứ điều gì về nơi đó, nói gì đến đường đi.

Phải mất bốn ngày sau, ông mới tìm được một người lái đò trên sông, tên Israel Perry, anh ta khoe đã sinh ra và lớn lên tại Kitty Hawk và đồng ý giúp Wilbur đến đó. Perry cũng có một người bạn theo giúp anh ta. Cái hòm nặng và các tấm ván gỗ thông sẽ được chuyển đi bằng chuyến tàu chở hàng hằng tuần.

Để đến được chiếc thuyền buồm hai cánh của Perry, phải đi bằng một chiếc xuồng nhỏ cũ kỹ và rò rỉ nặng. Khi Wilbur hỏi liệu nó có an toàn, Perry đảm bảo với ông: "Ồ, nó an toàn hơn so với chiếc tàu lớn".

Họ phải tát nước liên tục suốt quãng đường 5 km để đến được chiếc thuyền hai buồm, trông nó thật tồi tàn, "Những cánh buồm gần như rách nát", Wilbur viết: "Những sợi thừng sắp đứt, và bánh lái bị mối ăn gần hết, khoang thuyền bẩn thỉu đầy chuột bọ khiến từ đầu cho đến cuối chuyến đi tôi không dám đặt chân vào".

Thời tiết thuận lợi cả ngày, nhưng khi họ bắt đầu ra đến dòng sông rộng Pasquotank, xuôi ra eo biển, trời đã gần tối và sóng vỗ mạnh hơn nhiều tuy gió thổi nhẹ, trái với những gì họ mong đợi, như Israel Perry đã tiên đoán, rõ ràng "có chút gì không ổn". Chuyến đi sắp tới dài khoảng 60 km.

Gió chuyển hướng và sóng nhồi càng lúc càng mạnh hơn. Các cơn sóng dữ "đánh thốc vào thuyền, đẩy nó lùi lại bằng khoảng cách nó đã tiến về phía trước", Wilbur viết. Ông không có kinh nghiệm đi thuyền buồm, chưa kể là trong tình huống xấu như vậy, nhưng rõ ràng chiếc thuyền buồm đáy phẳng này không chống đỡ nổi điều kiện thời tiết lúc đó.

Trong lúc bị nhồi và lắc dữ dội như vậy, thuyền bị rò rỉ, nước tràn qua mũi thuyền, buộc họ phải liên tục tát nước ra.

> Đến 11 giờ đêm, gió đã mạnh lên thành gió lốc, thuyền bị đẩy dạt chệch hướng, càng lúc càng gần bờ biển phía Bắc, nỗ lực để vòng trở lại có lẽ sẽ không cho kết quả tốt. Họ không thể làm gì hơn ngoại trừ việc cố đi vòng tới trạm hải đăng sông Bắc và trú ẩn ở đó.

Tình thế đột nhiên trở nên tồi tệ hơn,

> Cơn gió giật mạnh thổi tung cánh buồm ở mũi trước, khiến nó giật phần phật trong gió, tạo ra các tiếng đập phành phạch... Khi bị thổi dạt đến vị trí bên kia điểm đến, chúng tôi đã nghi ngờ không biết liệu có thể đi vòng đến ngọn hải đăng... Mối ngờ đó đã kết thúc khi tiếng vải buồm bị xé tung tơi tả, bay theo cơn lốc.

Khi ấy, cơ hội duy nhất là dùng cánh buồm phụ hình tam giác, giữ chặt và nương theo sức gió để chạy đâm thẳng lên bãi cát trên bờ sông. Điều này, như Wilbur đã viết lại, trong tình trạng biển động như vậy là cách lái thuyền rất nguy hiểm, nhưng không hiểu bằng cách nào Perry đã làm được điều đó mà thuyền không bị lật úp.

Perry tuyên bố với Wilbur rằng anh ta sẽ không đậu thuyền trên bãi cát cho dù được trả cả nghìn đô-la. Vì vậy, họ thả neo ở sông Bắc suốt đêm. Không muốn đụng tới bất kỳ thực phẩm nào Perry trữ ở dưới khoang, Wilbur ăn lọ mứt Katharine đã gói trong túi xách và nằm dài trên boong thuyền.

Họ mất nửa ngày hôm sau để sửa chữa lại con thuyền một cách tương đối. Đến quá trưa họ ra khơi một lần nữa

và cho đến 9 giờ đêm họ thả neo tại Kitty Hawk. Một lần nữa, Wilbur lại ngủ trên boong.

Cuối cùng ông cũng đến đất liền vào sáng hôm sau, ngày 13 tháng Chín, hai ngày sau khi rời thành phố Elizabeth.

*

Trước tiên, ông đến nhà William Tate, nguyên Trưởng trạm Bưu điện Kitty Hawk mà ông đã trao đổi thư từ.

Nhìn bao quát, làng chài Kitty Hawk có khoảng 50 nóc nhà, hầu hết là các hộ ngư dân, Tate cũng đi biển suốt ba tháng mỗi năm, bắt đầu từ tháng Mười khi cá về. Như ông đã viết lại sau đó: "Dân cư ở Kitty Hawk là chủng người dày dạn, đa số là con cháu các thủy thủ bị đắm tàu mà cơn bão và những bất hạnh đã ném họ vào bờ biển bang Bắc Carolina". Bản thân Tate cũng là con trai của một người Scotland bị đắm tàu. Cuộc sống ở đó, Tate nhấn mạnh, là một cuộc sống "hoàn toàn biệt lập".

Đồ đạc trong nhà sơ sài. Sàn nhà không trải thảm và được giữ sạch bằng cách chà với cát trắng. Các gia đình nuôi gia súc làm thực phẩm trong các vườn rau nhỏ trong khi những "người đàn ông" săn bắt tất cả những gì họ có thể kiếm được. Quần áo được khâu tay và hầu hết mọi người chỉ có hai hoặc ba bộ để thay đổi – "một cho những dịp đặc biệt", như họ nói, "một cho hôm nay và một cho ngày tiếp theo". Thư tín đến khoảng ba lần mỗi tuần. Trẻ

em đi học ba tháng mỗi năm và, dường như, chẳng đứa nào biết đến kỳ nghỉ là gì.

Tate và bà Addie, vợ của ông, rất hiếu khách như ông đã hứa, và Wilbur, như Tate nhớ lại, "bắt đầu than thở về những gian nan" trong chuyến đi của ông từ thành phố Elizabeth. "Ông ấy là người mới đến nên tất nhiên có chuyện để than vãn".

> Hình ảnh sống động khi ông mô tả về con thuyền chao đảo trong sóng gió, và hai cánh tay ông mỏi nhừ vì phải vịn chặt vào thuyền, nghe rất thú vị, nhưng khi ông nói ông đã phải nhịn ăn trong 48 giờ, thì tình tiết đó cần phải được xử lý ngay. Vì vậy, chúng tôi mời ông ngồi vào bàn thưởng thức một bữa sáng ngon lành với trứng tươi, giăm bông và cà phê. Và tôi đảm bảo với bạn rằng ông ấy đã ăn rất nhiệt tình.

Khi Wilbur xin phép tạm thời ở đó cho đến khi em ông đến, vợ chồng Tate xin lỗi để trao đổi ý kiến ở phòng bên cạnh, nhưng cửa để mở. Khi nghe Addie nói, bà lo ngại nhà của họ không đủ tươm tất để có thể tiếp đón một người ăn mặc lịch sự dường ấy, Wilbur bước nhanh lại cửa để nói cho họ biết, ông sẽ rất hài lòng với bất cứ thứ gì mà họ có thể cung cấp.

Trong một bức thư dài viết cho cha mình, Wilbur mô tả nhà của Tate là một căn nhà hai tầng không sơn, "không có cả thảm, rất ít bàn ghế, không có tủ sách hoặc tranh ảnh trên tường". Đối với làng chài Kitty Hawk, đây là căn hộ trên mức trung bình.

> Một vài người đàn ông đã tiết kiệm được cả nghìn đô-la, nhưng đấy là số tiền họ đã phải tiết kiệm suốt một thời gian dài... Con nghĩ rằng một vài người trong số họ kiếm được tầm 200 đô-la mỗi năm. Họ rất thân thiện và sống chan hòa. Con nghĩ, rất hiếm khi có sự bất hòa thật sự nào giữa họ.

Bên cạnh nghề đánh bắt cá, họ cố gắng trồng thêm các loại đậu và bắp. Ở đây dường như chẳng có gì ngoài cát, Wilbur nghĩ rằng thật kỳ diệu khi họ có thể trồng bất kỳ loại cây nào.

Trong lúc chờ đợi Orville, Wilbur bắt tay thiết lập khu trại trên một ngọn đồi khá lớn cách nhà Tate 800 m, nhìn ra biển. Xong việc, ông bắt đầu chuẩn bị tàu lượn của họ, mà chủ yếu là để điều chỉnh lại chiều dài của cánh từ 5,5 m xuống 5,2 m vì không tìm được cây xà gỗ vân sam nên ông phải thay thế bằng cây gỗ thông ngắn hơn 60 cm. Kết quả là vải bọc cánh bằng lụa sa tanh trắng tuyệt đẹp của Pháp cũng phải cắt giảm kích thước và khâu lại. Để thực hiện việc này, ông mượn máy may có chân đạp của bà Addie Tate.

Trong bức thư gửi ngài Giám mục, ông cố gắng mô tả về chiếc tàu lượn, nhấn mạnh rằng nó không phải là loại có gắn động cơ mà chỉ dùng sức gió, mục tiêu chính của ông là học cách giữ tàu lượn thăng bằng trên không. Ông biết chính xác những gì ông đang làm, cả trong việc thiết kế cũng như những gì ông tin tưởng sẽ đạt được với các cuộc

thử nghiệm sắp tới. Tất cả những điều này sau đó diễn ra chính xác như ông đã trù liệu, một minh chứng tuyệt vời cho khả năng tiên liệu phi thường của ông.

> Con đã gần hoàn thành chiếc tàu lượn. Nó không được gắn động cơ và nhằm để bay theo bất kỳ ý nghĩa đích thực nào của từ này. Ý tưởng của con chỉ đơn thuần là để thử nghiệm và thực hành các tính toán nhằm kiểm soát sự thăng bằng. Con hy vọng sẽ tìm ra một phương án hiệu quả hơn những người đi trước đã thử nghiệm. Một khi chúng ta có thể điều khiển được chiếc tàu lượn trong mọi điều kiện, thì các vấn đề của động cơ sẽ được giải quyết nhanh chóng. Khi ấy, những hỏng hóc của động cơ sẽ chỉ đơn thuần khiến người lái giảm độ cao để hạ cánh an toàn thay vì rớt xuống một cách thảm khốc.

Trạng thái thăng bằng chính xác là điều kiện thiết yếu để vận hành một chiếc xe đạp, điều đó ông và Orville biết rất rõ. Nhận thức được những mối lo của cha đối với an toàn của mình, Wilbur nhấn mạnh rằng ông không có ý định bay quá cao, và nếu rủi ro có bị "lật", ông vẫn có thể hạ cánh trên bãi cát mềm. Ông đến đó để học hỏi, không phải để tìm cảm giác mạnh. "Người đàn ông nào muốn có cơ hội nghiên cứu một vấn đề lâu dài để thực sự tìm hiểu những điều bổ ích thì sẽ không đặt mình vào các thử thách rủi ro. Sự bất cẩn và tự tin thái quá thường nguy hiểm hơn những rủi ro đã được trù tính".

Thời gian sẽ cho thấy, sự cẩn trọng và tính toán trước tất cả các tình huống có thể xảy ra là quy tắc làm việc của hai

anh em. Họ chấp nhận rủi ro khi cần thiết, nhưng không có ý định liều lĩnh thực hiện các pha nguy hiểm, và họ cũng sẽ không bao giờ làm vậy.

Wilbur cũng đảm bảo với cha mình rằng ông sẽ hết sức "đề phòng" đối với các thức uống.

Như Bill Tate sau này nhớ lại, người dân địa phương ngày càng trở nên tò mò về ông khách và "cái máy kỳ cục xuẩn ngốc" mà ông may, dán và chằng buộc với nhau.

> Trong khi đó, họ đã dò hỏi và biết rằng em trai của ông sẽ đến đây trong một vài tuần tới. Cả hai sẽ sống trong một căn lều và sẽ cùng thử nghiệm kỹ thuật bay với cỗ máy kỳ cục của họ.

Dân vùng Outer Banks vẫn còn "khá bảo thủ trong lối suy nghĩ". Tate nói thêm: "Chúng tôi tin vào một đấng Thượng Đế đầy thương yêu, một con ác quỷ xấu xa, và một hỏa ngục, và trên tất cả mọi điều, chúng tôi tin rằng Thượng Đế không có ý định để con người biết bay".

II.

Từ Dayton, Orville đến thành phố Elizabeth vào ngày 26 tháng Chín, không gặp sự cố hay trở ngại gì. Ông đến Kitty Hawk chậm trễ đôi chút vì trời lặng gió. Khi đến nơi, ông thấy Wilbur đã gần như hoàn thành "con tàu bay lên không".

Với tất cả mọi thứ như trù liệu, nó gồm hai lớp cánh nâng chính bắt cố định, chồng lên nhau, mỗi cánh có kích thước 1,5 m chiều ngang và 5,2 m chiều dài. Ngoài ra, nó có cần lái sử dụng để điều chỉnh độ vênh của cánh, các cánh tà có thể di động gắn phía sau khung cánh – và đuôi lái cánh ngang có diện tích 1,1 m^2 là cánh lái điều chỉnh độ cao thấp. Không có bánh xe để cất cánh hoặc hạ cánh, thay vào đó là các càng trượt bằng gỗ, thích hợp hơn với nền cát.

Toàn bộ tàu lượn nặng 22 kg. Kể cả Wilbur ngồi trên tàu để "điều khiển", nó sẽ có tổng trọng lượng khoảng 86 kg. Ông sẽ nằm sấp giữa lớp cánh dưới, đầu hướng về phía trước, và duy trì thăng bằng của tàu lượn bằng cần lái phía trước.

Gió sẽ đóng vai trò hết sức quan trọng và trái ngược với lời ước nguyện của người Israel: "Mong gió luôn ở sau lưng tôi" – thì gió tốt nhất phải ở phía trước mũi tàu. Và người ta đã biết rằng, đối với anh em nhà Wright, gió không bao giờ là kẻ thù.

Còn bỡ ngỡ với việc thử nghiệm, hai anh em vẫn chưa nhận ra sự cần thiết phải ghi lại các dữ kiện họ đã làm. Nhưng, căn cứ vào những bức thư gửi về nhà, các chuyến bay thử nghiệm bắt đầu từ ngày 3 tháng Mười. "Bọn anh đã có một thời gian thuận lợi", Orville viết cho Katharine vào ngày 14 tháng Mười. "Tổng cộng bọn anh đã thử tàu lượn trong ba ngày khác nhau, từ 2-4 giờ mỗi lần".

Lúc mới bắt đầu thử nghiệm, họ gặp một "cơn gió mạnh" thổi với vận tốc 48 km/h, "quá mạnh và không ổn định để chúng tôi có thể điều khiển nó", họ đã thử tàu lượn trông như một chiếc diều của họ, với các sợi dây thừng buông xuống mặt đất, họ có thể điều khiển tàu lượn bằng khúc gỗ cầm tay. Khó khăn lớn nhất là giữ cho tàu lượn ở độ cao không quá 6 m. Ngay cả với một cơn gió lý tưởng từ 24 đến 32 km/h, sức kéo của diều có thể dữ dội. "Nó tự nhiên muốn bay cao và cao hơn", Orville giải thích. "Khi nó bắt đầu bay quá cao, chúng tôi kéo mạnh dây xuống và nó phản ứng bằng một cú bổ nhào hoàn hảo xuống mặt đất như một chiếc phi tiêu". Nếu không có bộ phận nào bị hư hại thì họ lại cho nó bay một lần nữa và chụp ảnh nó trong không trung.

Một lần, khi họ đang đặt máy lượn trên mặt đất để "điều chỉnh", một cơn gió mạnh đột ngột thốc vào một bên cánh và "nhanh hơn điện giật", ném chiếc tàu ra xa khoảng 6 m, đập vỡ nó thành từng mảnh. Orville đang đứng ở phía đuôi chiếc tàu, tay nắm những thanh sườn thẳng đứng, bị ném tung người lên không và rớt xuống cách đó khoảng 6 m, tuy bị chấn động tinh thần nhưng may không bị thương.

Họ chụp ảnh chiếc tàu lượn vỡ nát đó, sau đó kéo nó về trại với ý định sẽ đem nó về nhà. Nhưng qua một đêm, họ quyết định là còn có hy vọng. Họ mất ba ngày để sửa chữa những hỏng hóc.

Hoạt động thử nghiệm của họ lan truyền rộng rãi đến người dân địa phương, ngày càng có nhiều người đến xem nhưng chỉ đứng từ xa quan sát. Ông Tate và những người đàn ông trong dòng họ cũng vui vẻ trợ giúp khi cần thiết.

Trong suốt thời gian đó, Wilbur và Orville làm việc bên nhau, không khác gì khi còn ở nhà, ngoại trừ những ngày khi các điều kiện phù hợp để thử nghiệm một chuyến bay có người lái, Wilbur sẽ bay lên không trong một khoảng thời gian ngắn.

Ông sẽ đứng trong khoảng trống giữa tàu lượn, gần lớp cánh dưới, Orville và Bill Tate đứng sẵn ở hai đầu cánh hai bên. Khi có tín hiệu, cả ba sẽ đẩy tàu lượn chạy nhanh về phía trước, xuống dốc đồi cát và nhảy theo cơn gió. Wilbur sẽ nhấc mình vào vị trí, nằm duỗi thẳng thân, nắm lấy các cần lái. Orville và Tate nắm lấy các sợi dây thừng buộc hai bên cánh để giữ con tàu không bay quá cao.

*

Để có không gian nghỉ ngơi thoải mái khi không làm việc cũng mất rất nhiều thời gian và công sức. Họ đã chuyển từ căn nhà của ông Tate đến ở trong căn lều cỡ lớn của Wilbur, nó chứa các bộ phận của tàu lượn, vật dụng cá nhân và chính họ. Thật khác xa so với khi ở nhà, như Orville mô tả cho Katharine:

> Vị trí bọn anh dựng lều trước đây là một thung lũng màu mỡ, do những người định cư đầu tiên ở Kitty

> Hawk canh tác. Bây giờ chỉ còn một vài thân cây mục nát, đây đó các nhánh cây khô cằn đâm lên từ bãi cát. Cát được nước biển rửa sạch và gió đem hàng triệu, hàng triệu hạt cát như vậy từ bờ biển phủ lên những ngôi nhà và khu rừng lân cận.

Thi thoảng họ mới dùng bữa chung với gia đình ông Tate, còn thì họ tự nấu ăn. Khu vực xung quanh đó nhiều cá, "em sẽ thấy hàng chục con cá mỗi khi nhìn xuống mặt nước". Ngư dân Kitty Hawk bán hàng tấn cá cho Baltimore và các thành phố lân cận. Nhưng nếu hai anh em ông muốn có cá ăn thì phải tự bắt. "Cũng tương tự như ở miền Bắc", Orville giải thích, "nơi mà những người thợ mộc không bao giờ đóng xong nhà của chính họ, cũng như những người thợ sơn ở trong những ngôi nhà chưa sơn, và các ngư dân không bao giờ có cá dự trữ".

Khả năng tự cung tự cấp của họ cũng đang bị thử thách. Họ sống chủ yếu bằng trứng gà, cà chua và bánh quy, mặc dù chúng không được làm từ sữa bò, "khốn khổ" cho những con bò "đáng thương" ở đây. Thứ duy nhất sinh sôi nảy nở mạnh ở miền đất Outer Banks này là giống bọ ve, muỗi và rệp, Orville quả quyết như vậy. Những thức Wilbur thèm ăn là bơ, cà phê, bánh mì ngô và thịt xông khói.

Bù lại, phong cảnh nơi đây thật tuyệt vời, từ lều nhìn ra mọi hướng đều thấy khung cảnh ngoạn mục, những cồn cát trải dài, mặt nước biển lấp lánh, những đám mây có hình thù như những lâu đài trên bầu trời trong xanh, chạy đến đường chân trời tít tắp xa xa.

Và gió, đặc biệt là gió. Không phải chỉ là sự hiện hữu muôn đời của nó, mà nó còn là tác động chính tạo nên các đồi cát, định hình Kitty Hawk và toàn bộ khu vực xung quanh.

Chưa bao giờ phải sống xa nhà trong một hoàn cảnh như vậy, hai anh em cảm thấy mình như đang trải nghiệm một cuộc phiêu lưu. Sau này, Orville kể lại rằng bất chấp những thiếu thốn và bất tiện, đây là thời gian hạnh phúc nhất của họ.

Đủ loại chim bay lượn trên bầu trời: đại bàng, ó biển tuyết trắng, diều hâu, bồ câu, kền kền và chim ó, những loài chim quen thuộc của miền đất Outer Banks này, có những con sải cánh dài gần 2 m. Wilbur dành hầu hết thời gian để nghiên cứu sự di chuyển của chúng trong gió, ông viết kín cuốn sổ tay và thêm cả những bản vẽ nhỏ. Những điều như một phép lạ mà loài chim có thể làm được luôn là đề tài quan trọng và niềm đam mê, vượt ra ngoài bất kỳ điều gì họ từng tưởng tượng, họ hình dung lại những trang sách trong cuốn *Đế quốc không gian* của Mouillard.

> Loài kền kền không có nhiều nhu cầu, với năng lực tương đối, chúng biết làm thế nào để bay lên cao và bồng bềnh trên không mà không mất nhiều sức, chúng dảo cái nhìn sắc bén xuống bình nguyên phía dưới khi đang thong dong lượn lờ trên bầu trời. Chúng biết cách mượn sức gió.

Nhưng làm sao loài chim biết cách nương theo gió để bay lên, nghiêng trái, nghiêng phải như chúng muốn? Chim ó butêo là bậc thầy về kỹ năng mượn sức gió. Hai cánh của chúng tạo thành một góc hình chữ V, là một lợi thế trên bầu trời phẳng lặng, Wilbur đã viết trong sổ tay của mình:

> Loài chim ó với đôi cánh đối diện nhau tạo thành hình chữ V sẽ khó duy trì trạng thái thăng bằng trong không trung hơn so với đại bàng hay chim ưng, là những loài có đôi cánh cụp xuống song song nhau.
>
> Chim ưng bay vút lên cao nhanh và đẹp hơn là chim ó. Rõ ràng là chúng không cần dùng nhiều sức để giữ thăng bằng.
>
> Chim ưng vỗ cánh đều hơn chim ó nhưng nhịp vỗ gấp hơn vì chúng muốn bay nhanh hơn.
>
> Trừ khi kèm theo gió mạnh, một ngày ẩm ướt rất thuận lợi cho việc bay cao.
>
> Không loài chim nào vút lên trong trời lặng gió.

"Tất cả các loài chim bay cao, đặc biệt là chim ó, dường như giữ sự thăng bằng theo trục thẳng đứng với thân mình, bằng cách chuyển trọng tâm của lực cản hơn là chuyển trọng tâm của lực nâng", Wilbur viết.

Nếu một người quan sát chim ó bay từ trên cao xuống và hướng về phía mình, thì ở khoảng cách xa hàng trăm mét, bề mặt ngang của hai cánh chim sẽ như là một đường

chỉ thẳng, nhưng khi chim bay đến gần hơn, thì bề mặt này trông sẽ rộng hơn, điều đó chứng tỏ đôi cánh luôn ở hướng chếch lên, có vẻ bất hợp lý.

Loài chim không bay thẳng lên xuống với nhịp điệu đều đặn như một số người quan sát nhầm tưởng. Bất kỳ lúc bay lên hay lao xuống đều có những rối loạn do lực giật của gió tác động lên trọng tâm của chim. Với những làn gió nhẹ, chim bay ít bị chao đảo hơn.

Với những người dân địa phương, thật vô cùng khó khăn để tìm gặp hai anh em đến từ Ohio. John T. Daniels, còn được gọi là "John T.", để phân biệt với tên của cha anh ta, cũng tên là John Daniels, kể lại: "Chúng tôi không thể không nghĩ họ chỉ là hai kẻ điên rồ tội nghiệp. Họ đứng trên bãi biển trong nhiều giờ tại một chỗ chỉ để nhìn những con hải âu bay, bay lên, và bổ xuống". Dường như họ quan tâm đặc biệt đến "chim điên", một loài ó biển khổng lồ với sải cánh dài từ 1 đến 2 m.

> Họ quan sát những con chim điên và bắt chước các động tác bay của chúng bằng hai cánh tay và bàn tay của họ. Họ sao chép từng chuyển động từ đôi cánh của loài chim này; chúng tôi nghĩ rằng họ bị điên, nhưng chúng tôi phải khâm phục khả năng bắt chước của họ bằng cách di chuyển cánh tay theo cách này hay cách khác, họ uốn lượn khuỷu tay và cổ tay lên xuống theo cách thức giống như loài chim này.

"Học bí quyết bay từ loài chim", Orville nói, "cũng khó như học những bí quyết nhà nghề của một nhà ảo thuật".

Và để làm vui lòng Katharine, ông cũng viết về một con chim nhại "đã thuần hóa" sống trên một ngọn cây vươn ra gần lều và hót cả ngày. Ông tả cho cô nghe về những cảnh hoàng hôn đẹp nhất mà ông chưa từng được chiêm ngưỡng trước đó, những đám mây ánh lên đủ màu sắc, những ngôi sao ban đêm chiếu sáng đến nỗi họ có thể xem giờ từ chiếc đồng hồ đeo tay của họ.

Bây giờ thì họ đã chụp ảnh gần như tất cả mọi thứ – lều, phong cảnh, cát và nước, thậm chí cả con chim nhại ở trên ngọn cây, nhưng chủ yếu là những cánh chim bay lượn trong không trung.

Nhiều đêm, gió lớn đến nỗi họ phải nhảy ra khỏi giường để ghì chặt lều xuống. "Khi bọn anh bò ra khỏi lều để sửa chữa những chỗ hỏng hóc, cát bay che mờ mắt bọn anh", Orville viết. "Nó bay trên mặt đất, trong những đám bụi lớn". Nhưng họ không thể phàn nàn. "Bọn anh xuống vùng này vì gió và cát, và bọn anh đã có chúng". Có những đêm, gió ở Kitty Hawk lên đến 72 km/h, thổi ầm ầm như sấm động, không thể nào ngủ. Và những cơn gió thì rất lạnh. "Bọn anh có hai chiếc chăn nhưng vẫn gần như đóng băng mỗi đêm", Orville viết. "Gió thổi ở trên đầu, anh kéo chăn lên trùm đầu, nhưng khi cảm thấy chân mình lạnh cóng, anh lại kéo chăn trùm chân, cứ như vậy suốt đêm và sáng hôm sau anh gần như không biết mình đang ở đâu".

Thực đơn hằng ngày của họ đã tụt xuống một mức mới:

> Vậy đấy, phần lớn thời gian bọn anh ăn bánh quy nóng, trứng và cà chua, khi thì ăn toàn trứng và khi thì toàn cà chua. Hiện tại, bọn anh đã hết nhiên liệu đốt và cà phê. Vì vậy, không có thức uống nóng hoặc bánh mì hay bánh quy nóng. Phiếu đặt hàng gửi đi hôm thứ Ba đã bị trì hoãn bởi gió. Will sắp "chết đói".

Mặc dù vậy, Katharine biết rằng họ đã có một khoảng thời gian tuyệt vời, không chỉ bởi công việc của họ, mà còn vì sự thân thiện và sẵn sàng giúp đỡ của những người dân ở Kitty Hawk, những câu chuyện đời thường và cách suy nghĩ mộc mạc về cuộc sống của họ khiến hai anh em thay đổi lớn. Hai anh em đã được nghe những phương ngữ mà họ chưa từng biết đến trước đó, những từ như "quên không nhớ" thay cho từ "quên" và các câu như:

> "Tôi sẽ không được nhìn thấy bạn vào ngày mai", hoặc mặt nước phẳng lặng được mô tả là "lặng và trơn như dầu", "High tide" (thủy triều lên cao) được phát âm thành "Hoi toide".

Cậu thiếu niên Tommy Tate, đứa cháu 16 tuổi của Bill Tate, có lần đã nói với Orville rằng, người đàn ông giàu nhất ở Kitty Hawk là "ông thầy thuốc" Cogswell – một "tay pha chế thuốc" lành nghề. Orville hỏi "ông thầy" đó có bao nhiêu tiền, "Tại sao ư, tại vì anh em ông ta nợ ông ta 15.000 đô-la", Tommy Tate làm như câu trả lời ấy có thể giải thích mọi thắc mắc.

Bill Tate quan tâm đến những gì mà hai người đàn ông Ohio đang cố gắng đạt được và ngày càng háo hức giúp họ thực hiện. Tuy lúc này ông vẫn phải làm việc để nuôi sống gia đình, ông cố làm xong công việc thường ngày trong hai hoặc ba giờ và dành phần thời gian còn lại để giúp hai anh em.

Nhiều người khác không còn coi họ là những kẻ lập dị. Cuộc sống ở vùng đất Outer Banks rất khắc nghiệt. Kiếm đủ sống đã là một cuộc đấu tranh trường kỳ. Thái độ làm việc nghiêm túc rất được ngưỡng mộ, và theo lời của John T. Daniels, hai anh em nhà Wright là "hai trong số những công dân tiên tiến nhất" mà họ từng biết, "và khi làm việc, họ để hết tâm trí vào những gì mình đang làm".

*

Đến giữa tháng Mười, ngày ngắn và đêm dài hơn. Wilbur đã xa Dayton trong gần 6 tuần và Katharine cho biết cô buộc phải cho thôi việc cậu thanh niên mà Orville giao phụ trách cửa hàng xe đạp trong khi họ vắng mặt. Nhưng hai anh em vẫn cần duy trì việc thực hành bay thử nghiệm có người lái. Với sự trợ giúp của Bill Tate, họ kéo tàu lượn suốt 6 km để đến vùng đồi Kill Devil, một cụm ba cồn cát nổi bật mà Tate, trong bức thư của ông ngày 18 tháng Tám, đã mô tả chính xác là "trọc lóc không có bất kỳ cây to hay cây bụi nào". Ba ngọn đồi, được biết đến với tên gọi Đồi To, Đồi Nhỏ và Đồi Tây có chiều cao lần lượt

khoảng 30 m, 9 m và 18 m, nhưng độ cao và hình dáng của chúng cũng bị gió làm thay đổi luôn.

Tầm nhìn bốn phía từ đỉnh Đồi To thật tuyệt vời. Nhìn về hướng Đông 1,2 km, bên kia bãi biển, là những vạt cong lớn của Đại Tây Dương xanh biếc; phía bắc là các cồn cát mênh mông; về phía nam, một hồ nước ngọt và rừng rậm; và phía tây, "phong cảnh trùng điệp" với đảo Roanoke và Eo biển Roanoke.

Ngày hôm đó trời trong xanh và sức gió đúng như mong ước. Đó là ngày 19 tháng Mười, sau gần 4 năm nỗ lực của hai anh em, nó sẽ là ngày kết quả của mọi chờ đợi.

Wilbur đã bay thử nghiệm nhiều lần. Có bao nhiêu chuyến tất cả thì không rõ, không ai đếm. Tuy nhiên, ông đã ghi lại là các chuyến bay dài từ 90 m đến 120 m với tốc độ bay 48 km/h.

Chỉ mình Wilbur thực hiện các chuyến bay. Nhưng bây giờ, trái ngược với thói quen dùng danh từ "tôi" khi diễn tả các công việc nghiên cứu, ông chuyển qua dùng danh từ số nhiều "chúng tôi" như trong một bức thư dài ông viết cho Octave Chanute sau này: "Mặc dù bề ngoài có vẻ đó là một thử nghiệm nguy hiểm, nhưng thực tế chúng tôi thấy nó hoàn toàn an toàn và thoải mái, ngoại trừ việc bị cát táp vào mặt".

Trong những ngày đầu tiên tại Kitty Hawk, trong một bức thư gửi về cho cha, Wilbur đã rút ra kết luận, rằng ông

sẽ không thất vọng dù không đạt được tiến triển gì ở đó. Ông xem nó là "một chuyến đi li kì". Và điều này đúng đối với cả hai anh em – họ đã được thỏa ý muốn và trong một khung cảnh như vậy, hoàn toàn khác với những gì mà họ đã từng biết đến và làm được những điều mà đối với họ là quan trọng nhất. Họ đã hy vọng sẽ học được nhiều điều giá trị từ những thử nghiệm này và thực tế là họ đã đạt được điều đó, thậm chí còn nhiều hơn so với kỳ vọng. Họ cảm thấy đã tìm ra con đường để hướng tới.

Với cách nói đặc trưng, Wilbur tóm tắt rằng họ đã có thể trở về nhà "mà những suy tính lý thuyết sơ khai không bị các trải nghiệm thực tế đập tan". Wilbur đã không đề cập đến những cảm giác hồi hộp thích thú của mình trong lần bay thử đầu tiên này.

Họ sắp xếp để trở về trong tâm thái nhất định sẽ còn quay lại. Họ để lại cho Bill Tate những máy móc, dụng cụ đã dùng, cho phép ông được toàn quyền sử dụng các vật liệu này. Từ các miếng vải bọc khung cánh bị rách, Addie Tate đã may trang phục cho hai cô con gái.

III.

Wilbur và Orville vẫn làm việc tại cửa hàng xe đạp và sinh hoạt bình thường tại nhà trong suốt 8 tháng tiếp theo, nhưng không lúc nào tâm trí hai anh em không hướng đến việc trở lại Kitty Hawk.

Kế hoạch chế tạo một chiếc tàu lượn mới được tiến hành, họ tập trung giải quyết các vấn đề còn vướng mắc. Trong bức thư tiếp theo gửi Octave Chanute, Wilbur cho biết tàu lượn mới sẽ được chế tạo theo các nguyên tắc đã được áp dụng cho các mô hình trước đó, chỉ lớn hơn về kích thước và "cải tiến thêm các chi tiết thiết kế". Nhưng, chính xác những gì cần phải cải tiến thì ông không nói, mà ông cũng không nói đó sẽ là tàu lượn lớn nhất từng được chế tạo tính đến thời điểm đó. "Chi tiết hơn nữa" là độ cong của cánh sẽ lớn hơn, dựa trên sự đo đạc tính toán của Otto Lilienthal.

Khi Chanute cho Wilbur biết ông dự kiến đi qua Dayton sớm hơn và muốn ghé thăm, Wilbur trả lời, ông và Orville hoan nghênh chuyến viếng thăm đó, nhưng cho biết công việc tại cửa hàng xe đạp trong mùa xuân khiến họ bận rộn từ 12 đến 14 tiếng mỗi ngày. Tuy nhiên, họ "hoàn toàn rảnh" vào Chủ nhật.

Được một người có tầm ảnh hưởng như Octave Chanute đến thăm là một vinh dự lớn. Ông không chỉ là một trong những chuyên gia hàng đầu thế giới trong ngành hàng không, đặc biệt là về tàu lượn, mà còn là một kỹ sư nổi tiếng thế giới, người xây dựng các tuyến đường sắt và các cây cầu lớn, kể cả cây cầu ở thành phố Kansas, loại cầu nhịp đầu tiên bắc qua sông Missouri. Ông đã đến ngôi nhà số 7 đường Hawthorn vào ngày 26, một ngày thứ Tư chứ không phải một ngày Chủ nhật, nhưng điều đó không quan trọng. Giám mục Wright, Wilbur, Orville và Katharine, tất

cả đều có mặt để chào đón khi ông đặt chân đến hiên nhà và dùng bữa trưa cùng gia đình.

Ở tuổi 70, Chanute có dáng thấp và bệ vệ với bộ râu quai nón bạc trắng chạy lên tận mang tai, hàng ria mép và chòm râu trắng thưa. Ông rất hòa nhã và hoạt ngôn. Katharine và cô gái trẻ Carrie Kayler tuy vẫn chăm chỉ chuẩn bị cho bữa ăn nhưng cũng không bỏ lỡ một chi tiết nào từ câu chuyện của vị khách; chủ và khách sôi nổi chuyện trò.

Người ta không biết đến phạm vi và nội dung của các cuộc thảo luận, ngoại trừ việc Chanute đã mang theo một món quà cho hai anh em, một máy đo áp suất gió loại xách tay của Pháp, có khả năng đo chính xác tốc độ của gió, một dụng cụ có giá trị tuyệt vời mà hai anh em không tự chế được. Vài ngày sau khi rời Dayton, Chanute viết thư để nghị để hai cộng sự của ông đi cùng hai anh em khi họ trở lại Kitty Hawk vào mùa hè sắp tới. Mặc dù hai anh em không hoàn toàn đồng ý với quan điểm của Chanute rằng những tiến bộ trong khoa học thường được thúc đẩy nhanh nhất nếu mọi người hợp tác với nhau một cách cởi mở, song họ chấp nhận đề nghị của Chanute vì kính trọng ông.

Đến giữa tháng Sáu, họ đã hoàn thành chiếc tàu lượn mới của mình để có thể khởi hành sớm hơn vào đầu tháng Bảy, và điều quan trọng nhất là họ biết rằng trong thời gian vắng mặt lần này, cửa hàng xe đạp sẽ có một thợ máy đáng tin cậy trông coi.

Charles – Charlie Taylor sinh ra tại một trang trại ở bang Illinois, đến Dayton năm 1896, khi ấy tầm đôi mươi, để tìm kiếm công việc về cơ khí. Đầu tiên, anh làm cho một hãng sản xuất máy móc nông nghiệp, sau đó đã sớm mở riêng một cửa hàng máy tiện, và thi thoảng anh cũng dành thời gian để phụ giúp anh em nhà Wright, làm bộ phanh và các phụ tùng khác cho xe đạp. Không độc thân như hai anh em nhà Wright, Charlie đã kết hôn và có hai con; anh hút xì gà như ống khói tàu hỏa gần như cả ngày. Anh cũng làm việc chăm chỉ như anh em Wright với kỹ năng hiếm có.

Dừng chân tại cửa hàng xe đạp nhà Wright vào một buổi tối tháng Sáu chỉ để "thư giãn", như anh nói, anh được đề nghị một công việc toàn thời gian. "Họ trả tôi 18 đô-la một tuần", sau này anh nhớ lại. "Đó là mức lương khá cao... Ngoài ra, tôi thích anh em nhà Wright... Vì vậy, tôi nghĩ ra rằng, Will và Orv thuê tôi lo việc kinh doanh cho cửa hàng xe đạp để họ có thể tập trung vào việc nghiên cứu thử nghiệm bay của mình... Và chắc chắn họ phải hài lòng với tôi lắm, vì họ không thuê bất kỳ ai khác trong 8 năm qua".

Trong số tất cả những người đã đi qua cuộc đời của hai anh em, ít ai có thể chứng tỏ các giá trị nổi bật như vậy, và cũng không một ai khiến Katharine thêm nặng gánh như vậy.

Wilbur và Orville cùng rời Dayton cho chuyến phiêu lưu thứ hai của họ đến Kitty Hawk bằng tàu vào tối Chủ nhật, ngày 7 tháng Bảy năm 1901. Những tuần tiếp theo cho thấy những khó khăn mà hai ông đã trải qua trong chuyến đi trước đó chẳng thấm vào đâu.

Họ đến thành phố Elizabeth sau trận bão tồi tệ nhất trong ký ức của mình, với sức gió ghi nhận lên đến 149 km/h. Phải hai ngày sau họ mới có thể lên thuyền đến Kitty Hawk.

Sau một đêm ở nhà Tate, chia sẻ chiếc giường ít thoải mái nhất mà họ từng biết, đặt chân đến những ngọn đồi Kill Devil, họ bắt đầu dựng trại trong cơn mưa tầm tã suốt cả ngày hôm đó. Công việc chiếm phần lớn thời gian là lắp đặt đường ống sâu 3 đến 4 m để làm giếng nước, vì không có nguồn nước ngọt nào trong bán kính 2 km.

Bill Tate đã chỉ cho họ biết phải làm thế nào để có được "nước sạch" và giúp thương lượng với người chủ đất tại vùng đồi Kill Devil để họ được phép dựng trại trên đó.

Bởi tàu lượn mới có kích thước quá lớn, nên nhà chứa cũng phải là loại lớn. Orville tự hào mô tả những gì họ đã xây dựng như là một "công trình thiết kế lớn với mái hiên ở cả hai đầu hồi, có cửa lớn gắn bản lề phía trên mà chúng tôi có thể mở ra bằng một cột chống". Trong một thời gian ngắn, với những tấm ván thông vận chuyển từ thành phố Elizabeth, họ đã xây một nhà kho, rộng 4,8 m, dài 7,2 m

và cao 1,8 m. Đối với nhiều người thì công trình này có thể xem như một thành tựu cá nhân đáng kể, và họ đã làm điều đó trong một thời gian đáng nể.

Sau đó, khi chuẩn bị lắp ráp tàu lượn, họ gặp phải một tai họa khủng khiếp chưa từng trải qua hoặc thậm chí có thể tưởng tượng đến. Một trong số những "vị khách" của mùa hè kéo dài năm đó ở Nags Head, mà người ta nói rằng chỉ xảy đến 10 hoặc 12 năm một lần, là đại dịch muỗi, những con "muỗi mòng" khét tiếng của vùng đất Outer Banks. Và ngày 18 tháng Bảy năm 1901 thì rõ ràng là một trong những năm đó. Như Orville viết, muỗi xuất hiện "như một đám mây khổng lồ, gần như che khuất mặt trời". Cho đến lúc đó, nó là trải nghiệm tồi tệ nhất trong đời mình, ông nói với Katharine. Những vật vã do sốt thương hàn gây ra "chẳng là gì cả" nếu so sánh với đại dịch muỗi này. Không có cách nào để thoát khỏi đám muỗi.

> Đồi cát, cỏ cây, đồi núi và tất cả mọi thứ đều bị bao phủ bởi muỗi. Chúng có thể châm qua tất và quần áo lót để đốt chúng tôi. Các cục u to như "quả trứng gà" nổi khắp mình. Chúng tôi đã cố gắng trốn khỏi chúng bằng cách đi ngủ sau năm giờ chiều... Chúng tôi đặt giường bằng vải bố ra dưới mái hiên và quấn chăn kín mít, chỉ để hở mũi thông với những nếp gấp, do đó hạn chế phần da thịt bị muỗi tấn công.

Lúc đó, gió thổi khoảng 32 km/h. Và bây giờ gió đã lặng hẳn, cái nóng ngột ngạt của mùa hè vây bọc chúng tôi.

> Cái chăn làm chúng tôi không thể chịu nổi. Mồ hôi túa ra như suối, khi ấy chúng tôi sẽ hé mở tấm chăn và đàn muỗi ồ ạt nhào xuống tấn công. Chúng tôi thực hiện một vài cái vỗ tuyệt vọng và vô ích, rồi lại chui ngay vào chăn. Khổ quá! Khổ quá!

Buổi sáng đến thì đỡ hơn. Lúc đầu, họ cố gắng làm việc, nhưng cuối cùng phải bỏ cuộc vì muỗi vẫn không ngừng tấn công. Để chuẩn bị cho buổi tối, họ làm màn chống muỗi cho chiếc giường, sau đó di chuyển giường cách lều khoảng 9 đến 10 m, chui vào màn và một lớp nữa dưới tấm chăn. Điều này chẳng ăn thua gì. Và như vậy là họ phải chịu sự tra tấn suốt đêm, Orville thề rằng đến sáng hôm sau họ sẽ về nhà.

Tuy nhiên, đến sáng, bản tính muốn tự mình xử lý các vấn đề của họ đã trở lại, lũ muỗi quỷ quái cũng giảm đi đáng kể và trong những ngày tới không sinh sôi nảy nở hơn là bao. Những khốn khổ mà họ đã trải qua sẽ là dấu ấn để đời.

Khi chuyện này xảy ra, một trong hai người mà Octave Chanute mong muốn có mặt để tham gia các thử nghiệm của hai anh em, cũng đến ngay khi muỗi bắt đầu tấn công, do đó đã phải chia sẻ những khốn khổ. Ông Edward Huffaker đến từ thành phố Chuckey, bang Tennessee, nguyên chuyên viên của Viện Smithsonian và là tác giả của một cuốn sách loại bỏ túi do Viện Smithsonian phát hành, cuốn *On Soaring Flight* (Bay lên cao). Là người được

Chanute bảo trợ, ông mang theo một tàu lượn chưa lắp ráp, một thiết kế của riêng mình với kinh phí do Chanute tài trợ. Lúc đầu đối với Wilbur và Orville, người đàn ông này là một trợ tá đáng khích lệ.

Người thứ hai tham gia vào nhóm là George Alexander Spratt đến từ thành phố Coatesville, bang Pennsylvania, có nền tảng không mấy phù hợp với công việc lao động tay chân. Theo miêu tả của Chanute, người này đã được đào tạo trong ngành y và sẽ là một trợ thủ đắc lực trong trường hợp xảy ra tai nạn. Spratt từ bỏ tham vọng làm bác sĩ sau khi theo học ngành y được vài năm. Lý do duy nhất mà anh viện dẫn cho sự tham gia của mình là ước mơ được bay lượn trên không, và đó là sự thực. Anh ấy đến vào những ngày cuối cùng của trận giặc muỗi.

Nhà chứa tàu lượn kiêm xưởng cơ khí trên vùng đồi Kill Devil bây giờ phải cung cấp chỗ ở cho bốn người. Với tư cách là bếp trưởng, Orville bố trí một góc nhà để làm bếp, lò bếp bằng khí đốt làm ra từ các thùng sắt, một dãy kệ thực phẩm đồ hộp như muối carbonat hiệu Arm & Hammer, cà phê Chase & Sanborn, cà chua đóng gói thủ công hiệu Royal Purple, mận Gold Dust Green Gage. Riêng bơ, trứng, thịt xông khói, dưa hấu phải được vận chuyển đến bằng đường bộ từ Kitty Hawk.

Huffaker tỏ ra thán phục xưởng cơ khí của hai anh em, nhưng ông khiến mọi người ngày càng ngán ngẩm vì tính lười biếng và thờ ơ với công việc hằng ngày như rửa

chén bát. Ông cũng tự tiện sử dụng đồ dùng cá nhân của người khác mà không hỏi trước. Hai người con trai của Giám mục Wright đã chán ngấy khi nghe Huffaker lý luận rằng, chính sự "rèn luyện nhân cách", chứ không phải sự làm việc chăm chỉ, là mục tiêu lớn trong đời. Càng hiểu biết thêm về tàu lượn ông ta thiết kế và lên kế hoạch để bay thử nhưng không bao giờ thực hiện, họ càng thấy nó là một trò đùa.

Ngược lại, Spratt sẵn sàng giúp đỡ bằng mọi cách và là một người bạn cùng nhà tuyệt vời.

*

Cuối cùng cũng đến ngày 27 tháng Bảy, tàu lượn đã sẵn sàng để bắt đầu các cuộc thử nghiệm. Một ngày trời trong xanh, gió khoảng 20 km/h tại vùng đồi Kill Devil, ngoài Huffaker và Spratt, Bill Tate và Dan – người em cùng cha khác mẹ với ông cũng có mặt để hỗ trợ.

Wilbur thực hiện tất cả những thử nghiệm với tàu lượn. Khi họ đã sẵn sàng thực hiện chuyến bay đầu tiên lên không trung, Orville và Spratt đứng ở vị trí tại hai góc cánh. Kỳ vọng rất lớn.

Nhưng tàu lượn chỉ mới bay lên thì đã chúi mũi lao xuống mặt đất cách đó chỉ vài ba mét. Wilbur, dường như, nằm ở vị trí quá xa về phía trước.

Trong lần thử thứ hai, ông nhích xuống một chút, nhưng nó cũng không bay được. Cuối cùng, sau nhiều nỗ

lực thất bại, ông dịch xuống gần 3 cm so với vị trí đầu tiên thì con tàu bay xa hơn được 91 m.

Đối với những người có mặt, ngoại trừ Wilbur và Orville, thì đây là một thành công lớn. Riêng với hai anh em, kết quả thật đáng thất vọng. Tàu lượn đã không hoạt động như mong đợi, thực tế còn không bằng kết quả đạt được một năm trước. Wilbur đã phải vận dụng toàn bộ khả năng điều khiển của bánh lái để tránh nó cày lên mặt đất hoặc bay quá cao làm mất đà tiến tới. Có điều gì "đã hoàn toàn sai" trong thử nghiệm này.

Trong một thử nghiệm cùng ngày, tàu lượn tiếp tục bay cao và cao hơn nữa cho đến khi nó bị hụt và lộn nhào xuống, chính "tình trạng này" đã xảy ra với Otto Lilienthal, khiến ông tử nạn. Đáp lại tiếng hét lớn của Orville, Wilbur kéo cần lái đến mức tối đa và ngay sau đó, tàu lượn đã từ từ hạ cánh, duy trì một tư thế nằm ngang gần như hoàn hảo, và tiếp đất mà không bị hư hỏng hay gây ra thương tích cho người điều khiển.

Wilbur bay một lần nữa, rồi một lần nữa. Và trải nghiệm đó cũng lặp đi lặp lại với cùng một kết quả. Có lần, tàu lượn thậm chí còn có vẻ như bắt đầu trôi dạt về phía sau.

"Độ điều chỉnh của tàu đã sai quá nhiều", Orville giải thích cho Katharine. Độ cong, hay "mặt vênh" của cánh, từ cạnh phía trước cánh về phía sau quá lớn và phải chỉnh lại. Đây là điều khiến họ quan tâm nhất, độ vênh lý tưởng hay đường cong của cánh từ cạnh phía trước dẫn đến cạnh phía

sau của nó phải tạo được lực nâng tối đa cho cánh để thắng được trọng lực. Điều khiến họ băn khoăn nhất là tỷ lệ của nó trong khoảng 1:12, chính xác như những gì Lilienthal đã khuyến cáo, trong khi tàu lượn họ chế tạo trước đó – Máy số 1 – hai anh em đã áp dụng tỷ lệ 1:22.

Họ tạm hoãn cuộc thử nghiệm trong nhiều ngày để thiết kế lại độ cong của cánh cho bằng phẳng gần với những gì nó đã được làm trong năm 1900, và đạt được kết quả tốt đẹp.

Các tấm ảnh đã chụp cho thấy Wilbur bay cao trên không trung chính xác như ông mong muốn. Ông đã viết lại: "Các cánh với độ cong mới, không bao giờ thất bại trong các phản xạ tương ứng, thậm chí từ những chuyển động nhỏ của cần lái".

> Người lái có thể điều khiển tàu lượn gần như lướt trên mặt đất, uốn lượn theo độ lồi lõm của bề mặt, hoặc có thể điều khiển để tàu lượn bay lên ngang tầm với độ cao của điểm khởi đầu, bay cao qua khỏi chân đồi, và từ từ đáp xuống mặt đất.

Hơn nữa, ông còn có thể hạ cánh mà không gặp sự cố nào, một cách khá êm ái ngay cả ở tốc độ 32 km/h hoặc lớn hơn.

Công việc điều chỉnh các cánh tàu lượn đã chiếm hết tuần đầu tiên của tháng Tám, trong thời gian đó, Octave Chanute đã tới hiện trường. Huffaker, cộng sự của ông hết

lời ca ngợi anh em nhà Wright. Như Wilbur đã nói trước đó trong một bức thư gửi Giám mục Wright, "Huffaker nói rằng ông sẽ không ngạc nhiên khi thấy lịch sử sẽ xảy ra tại đây trong 6 tuần tiếp theo".

> Chúng con không tự hào lắm. Ông ta ngạc nhiên trước xưởng cơ khí của hai anh em, và ông ta đổ lỗi cho sự thất bại của mình là vì thiếu một cơ sở như vậy, ông ta nghĩ rằng nếu có được điều này thì các khó khăn sẽ được... giải quyết, trong khi chúng con mong muốn tìm hiểu thêm những cản trở về mặt lý thuyết mà chỉ có thể khắc phục được bằng những thiết kế cơ khí mới.

Chanute rất ấn tượng với những gì ông nhìn thấy. Ông ghi nhận một số điều vào thời điểm đó, và rõ ràng có một số thắc mắc, vì nó khác biệt với phương pháp của ông đã được áp dụng trong những năm qua. Với tất cả thời gian và nghiên cứu mà ông đã cống hiến cho khoa học về tàu lượn, bản thân ông cũng chưa từng bay thử nghiệm trên không.

Những chuyến bay thử nghiệm thành công với bộ cánh đã được thiết kế lại diễn ra vào ngày 8 tháng Tám. Hôm sau, Wilbur trở lại khoang lái để tiếp tục bay. Nhưng một lần nữa, lại phát sinh vấn đề, và lần này là một vấn đề khác, thậm chí còn rắc rối hơn.

Hệ thống vênh cánh mà ông rất tự hào đã không hoạt động như mong đợi, và họ không tìm được nguyên do. Khi cánh trái nghiêng thấp xuống, trong quá trình

lướt gần mặt đất để hạ cánh, Wilbur đã kéo mạnh cần điều khiển để nâng cánh lên, nhưng vô hiệu. Nó giống như việc cố gắng mở cửa ngược hướng một cơn gió mạnh. Rồi, tàu lượn đột nhiên bổ nhào xuống nền cát, ném ông về phía trước qua ô trống, khiến mắt mũi ông bầm dập và đau khắp các xương sườn.

Octave Chanute rời Kitty Hawk hai ngày sau đó, tin tưởng rằng anh em nhà Wright đã đạt được những tiến bộ vượt bậc với tàu lượn, hơn bất kỳ ai từ trước đến nay. Ông hối thúc họ nên tiếp tục công việc.

Trong những ngày sau, trời mưa không dứt, như thể những đau khổ của mình còn chưa đủ, Wilbur bị nhiễm lạnh. George Spratt rời đi, sau đó là Edward Huffaker – sau khi đã tự ý lấy đi một trong những chiếc chăn của Wilbur.

Ngày 20 tháng Tám, Wilbur và Orville chào tạm biệt Tate và những người khác rồi lên đường về nhà.

*

Những gì họ đã bàn luận trên chuyến tàu trở lại Ohio không được ghi lại, và cũng không có thêm chi tiết nào sau này. Tuy nhiên, từ một vài câu bình luận của họ thì thấy rõ ràng là chưa bao giờ họ xuống tinh thần trong công việc như thế, đặc biệt là Wilbur.

Không chỉ vì tàu lượn của họ hoạt động kém hiệu quả, hay còn rất nhiều vấn đề cần giải quyết, mà còn vì rất nhiều lý thuyết, nghiên cứu chuyên sâu được đánh giá là

đáng tin cậy và các tài liệu do những người dày dạn kinh nghiệm như Lilienthal, Langley và Chanute soạn thảo – các tài liệu mà hai anh em đã coi như "Thánh kinh", thực tế đã chứng minh là chúng hoàn toàn sai và không còn đáng tin cậy nữa. Rõ ràng là những học giả này đã đoán mò, như "mò mẫm trong bóng tối". Các bản nghiên cứu trên thế giới đó đã "vô giá trị".

Theo những gì Orville viết vào năm sau đó, tinh thần Wilbur sa sút đến nỗi ông tuyên bố rằng: "Cả ngàn năm nữa con người cũng không biết bay". Tuy nhiên, khi về đến nhà, theo lời Katharine, họ chỉ nói chuyện chủ yếu về sự khó chịu mà Edward Huffaker đã gây ra.

4

KHÔNG LÙI BƯỚC

"Chúng tôi phải tiếp tục và phải tự mình khám phá mọi thứ".

— ORVILLE WRIGHT —

I.

Sự chán nản đã biến mất sau vài ngày, thay vào đó là sự trỗi dậy của bản tính muốn tự mình giải quyết mọi vấn đề. Họ sẽ bắt đầu lại. Nỗi u ám của Wilbur khi còn đang đi tàu chỉ là nhất thời. Như Orville nói: "Anh ấy đã trở lại bàn làm việc ngay ngày hôm sau, và tôi cảm thấy anh tràn đầy hy vọng và quyết tâm hơn bao giờ hết".

"Chúng tôi hiểu rằng sẽ phải mất nhiều thời gian và kinh phí để có được các dữ liệu riêng cho chính mình", Orville sau đó kể lại, "nhưng đã có một sức mạnh tinh thần giúp chúng tôi vượt qua".

Các "chàng trai" miệt mài làm việc mỗi đêm với những thám hiểm "khoa học" của họ, Katharine báo cáo với cha mình. "Chúng con không còn nghe thấy bất cứ điều gì ngoài những từ liên quan đến hàng không, máy móc... từ sáng đến tối".

Giúp duy trì tinh thần của họ là những tấm phim âm bản của các bức ảnh chụp tại Kitty Hawk, được hai anh em rửa trong phòng tối, dựng trong nhà kho phía sau nhà. Ở đó, như Wilbur viết lại, ông và Orville có những khoảnh khắc "cực kỳ phấn khích khi hình ảnh bắt đầu lờ mờ xuất hiện trên các nền giấy ảnh và một câu hỏi xuất hiện là liệu họ đang có hình ảnh của một chiếc tàu bay, hay chỉ đơn thuần là một đám mây ngẫu nhiên trên bầu trời rộng lớn".

Vào cuối tháng Tám, Wilbur nhận được lời mời từ Octave Chanute đến diễn thuyết tại Hiệp hội các Kỹ sư vùng Trung Tây ở Chicago với đề tài về các thử nghiệm tàu lượn. Đây là lần đầu tiên ông được mời để nói chuyện trước công chúng, và ông miễn cưỡng chấp nhận, vì cảm thấy lịch hẹn ngày 18 tháng Chín quá gấp gáp để ông có thể chuẩn bị kịp cho đề tài đó. Nhưng Katharine "cằn nhằn" bắt ông phải đi. Trong suy nghĩ của cô, nếu nói Wilbur là một diễn giả yếu kém thì không thể chấp nhận được.

Chỉ vài ngày sau đó, trong tuần đầu tiên của tháng Chín, có tin chấn động về việc Tổng thống William McKinley bị bắn bởi một kẻ vô chính phủ điên rồ tên Leon Czolgosz, trong khi ông đang tham dự triển lãm Pan-American tại thành phố Buffalo, bang New York. Trong nhiều ngày sau đó, ông luôn ở trong tình trạng nguy kịch. "MCKINLEY ĐANG HẤP HỐI" là dòng tít lớn trên trang nhất của tờ *Dayton Free Press* (Thông tấn Tự do Dayton) đăng ngày 13

tháng Chín. Sáng hôm sau, ông qua đời, và cùng ngày hôm đó tại Buffalo, chính trị gia trẻ tuổi Theodore Roosevelt tuyên thệ nhậm chức Tổng thống thứ 26 của Mỹ.

William McKinley đã là người con của "riêng Ohio". Sinh ra tại Ohio, ông tham dự cuộc nội chiến Nam - Bắc trong Trung đoàn Tình nguyện Ohio 23, kết hôn với một cô gái gốc Ohio, phục vụ nhiều năm trong cương vị thượng nghị sĩ bang Ohio và có hai nhiệm kỳ làm thống đốc bang Ohio. Ở Dayton, ngày ông qua đời, hàng ngàn người đứng kín trung tâm thành phố. Cảnh tượng này chưa từng xảy ra trong lịch sử của thành phố. Chuông báo cháy đổ liên hồi. Tòa án và các cơ sở quốc doanh lập tức được phủ lên một màu đen tang tóc.

Anh em nhà Wright tiếp tục làm việc chăm chỉ hơn bao giờ hết tại cửa hàng của họ, có thể đó là một cách để họ đối mặt với thảm kịch này. Đối với Wilbur, áp lực chuẩn bị bài diễn văn càng nặng nề hơn. Sáng ngày 18 tháng Chín, khi ông bước lên tàu đi Chicago, thành phố Dayton vẫn còn bị bao phủ bởi màu đen ảm đạm, McKinley sẽ được chôn cất hai ngày sau đó.

Orville và Katharine đều đồng ý rằng quần áo của Wilbur chưa đủ lịch sự cho một buổi xuất hiện quan trọng như vậy trước công chúng. Ông đã lên đường, như Katharine ghi nhận, "trong chiếc áo sơ mi của Orv, cổ và tay áo hồ bột, cài khuy, và áo khoác ngoài". Chưa bao giờ ông trông "bệ vệ" như vậy.

Ông cảm nhận như thế nào lại là một vấn đề khác. Octave Chanute đã viết thư để hỏi liệu ông có cảm thấy phiền nếu buổi ra mắt được tổ chức theo lối dạ hội có các quý bà tham dự. Wilbur trả lời rằng đó không phải là vấn đề do ông quyết định. "Không có điều gì khiến tôi sợ hơn là việc này". Khi Katharine và Orville hỏi buổi nói chuyện của ông sẽ mang tính khoa học hay dí dỏm, ông trả lời gọn lọn: "Thảm thương".

Khi tới Chicago, ông đi thẳng đến tòa nhà ba tầng đá cát kết nâu trong khu nhà giàu của Chanute nằm trên đường Huron để dùng bữa trưa với chủ nhân trước khi diễn thuyết, thấy nhẹ nhõm khi nhận ra chủ nhân rất thân mật và thuộc tuýp người có thể làm chủ mọi vấn đề. Phòng làm việc cá nhân trên gác chất đầy các mô hình máy bay và các con chim nhồi rơm, đến nỗi ông gần như không lách được vào bên trong.

Hơn 50 thành viên thuộc hiệp hội và phu nhân của họ đã có mặt tại tòa nhà Monadnock lúc tám giờ tối. Trong lời giới thiệu ngắn gọn, Chanute đề cập đến những tiến bộ trong ngành hàng không do "hai quý ông đến từ Dayton, Ohio" tạo ra và nhấn mạnh đến những thành tựu hai ông đã cố gắng đạt được, những điều mà chính bản thân ông và Otto Lilienthal đều không dám thử.

Bài diễn văn của Wilbur trước công chúng, với tựa đề thật khiêm tốn – "Một số thử nghiệm trong ngành hàng không" – liên tục được trích dẫn trong những năm về sau.

Đầu tiên, nó được trích dẫn hoặc đăng nguyên văn trên các báo và tạp chí như *The Engineering Magazine* (Tạp chí Kỹ thuật), *Scientific American* (Người Mỹ Khoa học), *Flying* (Bay), và trong các báo cáo thường niên của Viện Smithsonian. Sau này, một chuyên gia hàng không tại Thư viện Quốc hội đã gọi bài diễn văn đó là "sách Sáng thế của thế kỷ XX và là Thánh kinh của ngành hàng không".

Đích thị đó là Wilbur Wright, đơn giản và thẳng thắn. Tất cả những yếu tố cần thiết để thành công với một tàu lượn, theo ông, là khả năng lướt gió, giữ thăng bằng và điều khiển nó trong không gian. Theo ông, để giải thích làm thế nào một con chim có thể bay cao trên bầu trời sẽ mất cả buổi tối. Thay vào đó, ông lấy một tờ giấy và cầm nó ngang với sàn nhà, rồi thả cho nó rơi xuống. Nó sẽ không "từ từ rơi xuống đất như một điều hợp lý thường thấy, mà lại rơi lả lướt, trái với mọi chuẩn mực, lúc bay lên, lúc chúi xuống, như một con ngựa bất kham". Đây là loài ngựa, ông cho biết, mà người ta phải học cách kiểm soát chúng nếu muốn bay, và có hai cách:

> Một là anh ta ngồi trên lưng ngựa để cảm nhận mọi động tác và chiêu trò của nó; cách thứ hai là ngồi trên hàng rào quan sát con thú một thời gian, sau đó lui về nhà và thong thả tìm ra cách tốt nhất để khắc phục những cú nhảy, cú đá của nó. Cách sau an toàn hơn, nhưng cách thứ nhất, nói chung, mới tôi luyện ra những tay cao bồi giỏi.

Nếu một người muốn được tuyệt đối an toàn, ông nói, người đó sẽ ngồi trên hàng rào và ngắm chim. "Nhưng nếu bạn thực sự muốn học hỏi, bạn phải ngồi vào chiếc máy (bay) và làm quen với các mánh lới của nó thông qua những thử nghiệm thực tế".

Ông ca ngợi công việc của Lilienthal và Chanute. "Lilienthal không chỉ nghĩ mà còn hành động... Ông đã chứng minh tính khả thi thực tế khi thực hành bay trên thực địa, mà không có nó, thì không thể có thành công". Ghi nhận điều mà Lilienthal, trong khoảng thời gian 5 năm, đã trải qua không nhiều hơn 5 giờ bay thực nghiệm, ông cho biết điều kỳ diệu không phải là ông ấy đã làm quá ít, mà là ông đã đạt được rất nhiều. Điều gì sẽ xảy ra nếu một tay đua xe đạp cố gắng đạp xe xuyên qua một thành phố đông đúc sau khi thực hành chỉ 5 giờ, trải đều ra mỗi 10 giây trong khoảng thời gian 5 năm?

Ông ca ngợi tàu lượn hai tầng cánh do Chanute thiết kế là một "tiến bộ rất lớn về cấu trúc cơ khí", đồng thời trình bày phương pháp, với một số thay đổi, ông và Orville đã chế tạo và thử nghiệm tàu lượn hai tầng cánh của họ trên miền đất Outer Banks với sức gió lên đến 43 km/h.

Phần sau của bài phát biểu mà sau đó đã được in ra và phát hành, nặng về phần kỹ thuật, phương trình toán học, và sơ đồ về độ cong của khung cánh. ("Đừng e ngại bài nói quá nặng về phần kỹ thuật", Chanute nhấn mạnh.)

Người ta không biết rằng, trong bài phát biểu tại Chicago, Wilbur đã chỉ trích tính thiếu chính xác trong các tài liệu do Lilienthal và Chanute biên soạn đến đâu vì không ai tốc ký lại toàn bộ bài phát biểu đó. Nhưng trong phiên bản được xuất bản sau đó, thì rõ ràng ông đã rất kiềm chế, vì lòng kính trọng dành cho Chanute. Về những tài liệu của Lilienthal, ông chỉ tiết lộ là "có một vài sai sót".

Nếu Chanute có băn khoăn với bất cứ điều gì Wilbur đã phát biểu, hay cảm thấy bị xúc phạm vì một lẽ gì đó, thì ông cũng không bao giờ nói ra. Trong bức thư ông viết sau khi hoàn thành việc soát lỗi bài phát biểu trước khi cho xuất bản, Chanute cho rằng đây là "một bài viết xuất sắc và sẽ được trích dẫn rộng rãi".

Có thể nhận thấy, từ Chicago về Dayton, Wilbur càng biết ơn về tình bằng hữu và những lời khuyên của Chanute dành cho ông qua lượng thư tín trao đổi giữa họ. Trong ba tháng cuối năm đó, Wilbur viết thư cho Chanute hơn 12 lần, hoặc trung bình một tuần một lần. Có một số bức thư dài tám chín trang. Chanute luôn trả lời, không chậm trễ. Khi đó, trong một bài viết trên tờ nguyệt san của Tạp chí *McClure's* số ra tháng Chín, Simon Newcomb, một nhà thiên văn học nổi tiếng và là Giáo sư tại Đại học Johns Hopkins, đã cho rằng ước mơ con người biết bay chỉ là một huyền thoại. Và nếu người ta đã chế tạo được một cỗ máy như vậy, ông hỏi, thì nó có thể phục vụ những mục đích hữu ích nào? "Chiếc máy bay thành công đầu tiên chỉ sẽ là

tác phẩm của một thợ đồng hồ lành nghề, và nó sẽ không chở được gì nặng hơn ngoài một con côn trùng".

*

Hoàn toàn mất niềm tin vào những tính toán trước đây của Lilienthal và Chanute, mùa thu năm 1901, hai anh em bắt đầu hành trình tự giải mã các ẩn số trong ngành hàng không. Đó là một quyết định dũng cảm và là một bước ngoặt quan trọng.

Quan trọng nhất là tìm ra phương án để tính toán được số đo chính xác của lực "nâng" và lực "cản" tác động lên bề mặt của cánh máy bay. Sự khéo léo và kiên nhẫn của họ khi thực hiện các thí nghiệm là điều chưa một ai trước đó đạt được. Trong suốt ba tháng, làm việc tại căn phòng trên tầng hai của cửa hàng xe đạp, họ tập trung gần như toàn thời gian cho những "nghiên cứu" và đạt được các kết quả tuyệt vời.

Họ tự thiết kế và chế tạo một đường hầm thông gió thu nhỏ – một cái hộp bằng gỗ dài 1,8 m, rộng 103 cm, một đầu để mở và một đầu được gắn quạt gió, vận hành bởi một động cơ chạy bằng xăng, cực kỳ ồn, vì cửa hàng không có điện. Đường hầm được đặt trên bốn chân cao ngang hông.

Mặc dù đường hầm thông gió đã được một nhà thử nghiệm nổi tiếng người Anh, Francis Herbert Wenham, sử dụng từ những năm 1870, và sau đó là nhiều người khác,

gồm cả Hiram Maxim, nhưng các thử nghiệm đó không giống như của hai anh em, họ trực tiếp tiến hành thử nghiệm theo cách riêng của mình.

Để thử nghiệm cỗ máy bên trong đường hầm, họ đã lấy các lưỡi cưa cũ và cắt chúng ra thành nhiều miếng có kích thước khác nhau bằng kéo cắt thiếc và dùng búa đập chúng thành nhiều hình thù với độ dày mỏng khác nhau, cái phẳng, cái lồi lõm, cái hình vuông hoặc hình chữ nhật, mỗi miếng rộng khoảng 38 cm và dày khoảng 0,8 mm, được xâu vào các nan hoa xe đạp.

Mặc dù cỗ máy này trông không có gì đặc biệt, nhưng nó đã chứng minh được tính hữu hiệu của mình. Trong gần hai tháng, họ đã thử nghiệm trên 38 bề mặt cánh, đặt "thăng bằng" hoặc "biên dạng cánh" – các lưỡi cưa sắt có hình thù khác nhau – ở các góc từ 0-45 độ trong sức gió lên đến 43 km/h. Đó là những thử nghiệm chi tiết và đòi hỏi thời gian, nhưng như Orville đã viết, "những mô hình kim loại đó đã cho chúng tôi biết nên thiết kế máy bay như thế nào".

Octave Chanute kinh ngạc trước những báo cáo của Wilbur. "Tôi thấy thật tuyệt vời khi các bạn đã nhanh chóng có được kết quả từ thử nghiệm với thiết bị của mình", ông viết. "Các anh hẳn đã được trang bị tốt hơn ai hết để thử nghiệm những tác động trên nhiều loại bề mặt cong". Khi Wilbur xin lỗi vì đã viết dài dòng như vậy, Chanute cam đoan rằng thư của ông luôn quá ngắn.

Công việc này không giống như bất kỳ điều gì hai anh em từng thực hiện trước đó, nó đòi hỏi thời gian và sự tập trung cao độ. Họ thường làm việc quá nửa đêm, như được nhắc đến sau này trong Tạp chí *Aeronautical Journal* (Nhật báo hàng không) của Hiệp hội Hàng không Anh: "Lần đầu tiên trong lịch sử thế giới, con người đã nghiên cứu vấn đề này với một kỹ năng khoa học và lòng quả cảm đến vậy".

*

Đến tháng Mười hai, ngoài Simon Newcomb lại có thêm một nhà khoa học uy tín lên tiếng dè bỉu, cho rằng những giấc mơ về các chuyến bay chỉ là ảo tưởng, bài báo xuất hiện trên tờ tạp chí nổi tiếng *North American Review* (Điểm tin Bắc Mỹ), do Kỹ sư trưởng Hải quân Mỹ, Chuẩn Đô đốc George Melville viết. "Một cuộc khảo sát thầm lặng về các hiện tượng tự nhiên nhất định đã khiến các kỹ sư phải tuyên bố những lời tiên tri đầy tự tin về một thành công trong tương lai là hoàn toàn không có cơ sở, nếu không muốn nói là vô lý. Ở đâu, thậm chí cho đến giờ này, chúng ta có thể tìm thấy mầm mống chế tạo thành công máy bay? Hôm nay, sự chuẩn bị đó đang ở đâu?"

*

Đến cuối tháng Mười hai, các thử nghiệm của họ đã kết thúc và vì áp lực tài chính, hai anh em quay sang tập trung sản xuất xe đạp cho mùa kế tiếp. Charlie Taylor giải thích rằng họ phải sử dụng doanh thu để chi trả cho các thí

nghiệm. Octave Chanute viết thư nói rằng ông rất lấy làm tiếc về quyết định của họ.

Đã có thời gian Chanute đề nghị tài trợ cho hai anh em và họ rất biết ơn đề nghị đó, nhưng không sẵn lòng chấp nhận. "Thực tế thì tổn phí lớn nhất trong các thử nghiệm hàng không của chúng tôi chính là thời gian bỏ ra, và chúng tôi không muốn vì sự cám dỗ này mà bỏ bê công việc kinh doanh thường xuyên của mình", Wilbur trả lời ông.

Nếu một người đàn ông giàu có tài trợ mười nghìn đô-la mỗi năm thì sao, Chanute hỏi, và thêm rằng ông tình cờ có quen biết Andrew Carnegie. "Anh có muốn tôi viết thư cho ông ấy không?" Một lần nữa, Wilbur lại khéo léo từ chối. Bên cạnh đó, ông nói thêm, rất có thể Carnegie "có đầu óc quá thực tiễn của một người Scotland để có thể quan tâm đến sự theo đuổi giấc mơ viển vông rằng con người có thể bay".

Ông và Orville không cần phải nói ra, họ biết rất rõ tầm quan trọng của những gì họ đã đạt được khi "làm việc trong phòng thí nghiệm". Họ đã tự mình thực hiện các thí nghiệm bằng tiền của chính mình, như họ đã tự làm tất cả mọi việc, và họ có ý định tiếp tục một mình.

Phải đợi mấy tháng sau, vào mùa xuân năm 1902, họ mới có thể bắt đầu chế tạo một tàu lượn mới dựa trên những kiến thức đã thu thập được từ các thí nghiệm thử đường ống gió. Dù có sự giúp đỡ của Charlie Taylor, việc

sản xuất và kinh doanh tại cửa hàng xe đạp vẫn chiếm phần lớn thời gian và tâm trí của họ.

Tin tức về những gì họ sắp tiến hành đã được tiết lộ ra một số giới với sự đồng ý, nếu không thì cũng là theo chủ ý của họ. Ngày 25 tháng Một năm 1902, một đoạn tin ngắn không để tác giả đăng trên tờ *Dayton Daily News* (Tin tức Hằng ngày Dayton), công bố lần đầu tiên hai "chuyên gia hàng không" địa phương đã chứng minh "chắc nịch rằng các lý thuyết trước đó về các nguyên tắc vận hành máy bay trên không đã tan thành mây khói".

> Những quý ông đó là Wilbur và Orville Wright, chủ cửa hàng sản xuất và bán xe đạp, là những người đã tiến hành các thử nghiệm tương đối thành công ở [Bắc] Carolina và cũng không quá khi nói rằng họ là những người đem đến một cuộc cách mạng cho các chuyên gia trong ngành hàng không... Nhiều khả năng là các kết quả thí nghiệm ở Dayton có thể dẫn đến một giải pháp hoàn chỉnh cho ngành hàng không.

Bài báo này, được hai anh em hoặc nếu không thì là Katharine cẩn thận cắt ra, có thể có vị trí trang trọng ở trang đầu trong một cuốn sổ tài liệu đầu tiên ghi lại những nỗ lực của họ.

II.

Đồng thời trong lúc này, gia đình họ phải đối mặt với một tình huống rất phức tạp liên quan đến Giám mục

Wright, khiến mọi người trở lên căng thẳng, đặc biệt là Wilbur. Đây là một gánh nặng mà ông chấp nhận không một chút phàn nàn, ngay cả khi nó khiến ông mất nhiều ngày và có khi vài tuần.

Những rắc rối này đã bắt nguồn từ 15 năm trước, vào thập niên 1880, khi hai phe chống đối nhau trong nội bộ Giáo hội Liên hiệp các Anh em đấu tranh để giành quyền kiểm soát. Vấn đề chủ yếu là lập trường truyền thống chống lại Hội Tam Điểm của Giáo hội, một phe muốn giữ vững lập trường đó, phe kia thì nghĩ đã đến lúc để chấp nhận Hội Tam Điểm cũng như phương thức hoạt động bí mật của nó, và đây rõ ràng là một phương thức giúp gia tăng số lượng thành viên cũng như thu nhập cho giáo hội.

Những người ủng hộ hội viên Hội Tam Điểm trở thành thành viên của giáo hội là những người thuộc phe Phóng túng. Những người phản đối thuộc phe Cấp tiến do Milton Wright dẫn đầu – người không bao giờ ngần ngại nói ra những điều mình tin tưởng. Thậm chí, sau này họ còn đề nghị Wilbur viết các bài xã luận để phản ứng lại các cuộc tấn công của phe đối lập.

Nhưng phe Phóng túng đã thắng thế. Giám mục (Wright) thua cuộc. Vai trò của ông trong giáo hội bị giảm xuống gần như không còn gì. Không nản lòng, ông tiếp tục đi rao giảng với tư cách là một nhà truyền giáo lưu động. Đến năm 1889, năm bà Susan Wright mất,

ông thành lập một giáo hội mới gọi là Giáo hội Tuân thủ Truyền thống.

Thời gian trôi qua. Sau đó, vào năm 1901, một cuộc điều tra do Giám mục Wright khởi xướng phát hiện ra sự việc Mục sư Millard Keiter – người phụ trách xuất bản cho Giáo hội Liên hiệp các Anh em (Giáo hội Tuân thủ Truyền thống), đã sử dụng ngân quỹ của nhà thờ cho các chi phí cá nhân của mình, với số tiền lên đến 7.000 đô-la.

Tháng Hai năm 1902, ngài Giám mục yêu cầu Wilbur kiểm tra sổ sách tài khoản của nhà thờ, và từ việc xem xét của ông, Wilbur kết luận Millard Keiter đã tự ý dùng quỹ nhà thờ để trả tiền bảo hiểm, mua sắm trang phục, và một phần chi phí xây nhà riêng. Nhưng khi Hội đồng Quản trị của Giáo hội họp để xem xét những cáo buộc về việc lạm dụng chi tiêu của Keiter, bất chấp các bằng chứng đưa ra, Hội đồng đã quyết định rằng mọi sai phạm đều là do sơ suất, không thể bị coi là biển thủ.

"Điều con hối tiếc nhất", Wilbur viết cho cha mình "là sự căng thẳng và lo lắng mà cha đã phải chịu đựng trong 15 năm qua chưa có dấu hiệu chấm dứt... Ngược lại, cuộc chiến này còn có chiều hướng gia tăng". Wilbur cũng tin rằng cuộc chiến phải được tiếp tục.

> Việc các chức sắc nhà thờ thâm lạm công quỹ, trong khi ban quản trị lại che giấu vì sợ ảnh hưởng xấu đến việc quyên góp, phải được giải quyết nhanh và ngay lập tức. Về lâu dài, sự lừa dối này không có lợi về mặt tài

chính. Lừa dối các tín hữu bằng những báo cáo không trung thực còn tệ hơn việc ăn cắp của Keiter, và liên quan đến lợi ích của giáo hội, hậu quả sẽ còn nghiêm trọng hơn nữa.

Giữa tháng Ba, Wilbur đáp tàu đến thành phố Huntington, bang Indiana, để điều tra thêm về sổ sách của cơ sở in, và trở về nhà hai ngày sau đó để đảm bảo với cha rằng sổ sách và giấy tờ của Keiter "rất khả nghi".

Với sự động viên mạnh mẽ từ Wilbur, ngài Giám mục quyết định tự mình hành động. Ông và Wilbur đã dành một ngày chuẩn bị chứng cứ "để lột mặt nạ của Keiter", như ngài Giám mục viết trong nhật ký của mình, và hôm sau, Orville đã đánh máy xong tờ cáo trạng cuối cùng.

Không cần sự chấp thuận của nhà thờ, ngài Giám mục tố cáo hành vi gian lận của Keiter. Keiter bị đưa ra xét xử, nhưng không bị kết tội. Phần lớn các thành viên trong nhà thờ bắt đầu quay sang chống lại Giám mục, cho là ông đã vượt quá thẩm quyền của mình. Bạn bè lâu năm, như ông tâm sự với Katharine, nói xấu sau lưng, gọi ông là kẻ "tự cao, tự đại". Đến tháng Năm, Millard Keiter chính thức đệ đơn cáo buộc ngài Giám mục về tội xúc phạm nhân phẩm người khác.

Wilbur mô tả tình hình là "hoàn toàn không thể tưởng tượng được, không thể hiểu nổi, và càng không thể tin được". Ông không ngừng kiểm tra sổ sách của Keiter, và

như ông viết, "cứ vài ngày lại phát hiện thêm bằng chứng ăn cắp của hắn ta". Lo âu và xuống tinh thần khiến cha ông mất ngủ.

Các cáo buộc và phản cáo buộc kéo dài đến mùa hè. Ngày 15 tháng Tám, Wilbur đã đưa ra một bản tuyên bố để biện hộ cho cha mình.

> Khi cha và tôi nghiên cứu chi tiết những cáo buộc [chống lại ngài Giám mục], chúng tôi đều thấy rằng toàn bộ sự việc chỉ là một trò hề. Những cáo buộc phi lý đến độ nực cười...

Mặc dù Keiter và phe theo ông ta chủ trương chống lại các cuộc điều tra và khám xét, nhưng họ thấy có một số lợi thế nếu tiến hành khởi tố Giám mục Wright với các chứng cớ ngụy tạo... Chủ đích của việc cáo buộc vô căn cứ này là, khi nó có cơ hội lan truyền rộng rãi trong dư luận, sẽ làm cho chính nhân thân của Giám mục Wright cũng bị nghi ngờ.

Ngày hôm đó, trong một bức thư gửi cha, khi ông đã lên đường đi giảng đạo, Wilbur đảm bảo với cha rằng "mọi việc đang diễn ra theo chiều hướng tốt đẹp" và không cần phải lo lắng. Katharine gửi một bức thư tiếp theo nói cho ông biết, Wilbur và Orville có niềm tin mạnh mẽ rằng mọi việc rồi sẽ tốt đẹp tới mức họ chuẩn bị rời đó để đi Kitty Hawk vào tuần sau, và cô nghĩ đã đến lúc họ cần có dịp nghỉ ngơi. "Will gầy đi và rơi vào khủng hoảng, Orv cũng

vậy. Họ sẽ được thoải mái hơn khi đến những triền cát nơi những cơn gió biển thổi... Họ tin cuộc sống tại Kitty Hawk sẽ chữa lành tất cả các căn bệnh".

*

Cuối tháng Tám, hai anh em đã bước vào giai đoạn cuối trong việc chế tạo tàu lượn mới của họ – khâu vải bọc khung cánh từ tấm vải muslin trắng mỏng. Họ làm công việc này trong nhà kho phía sau căn nhà số 7 đường Hawthorn, điều này kích thích hàng xóm bàn luận và suy đoán. "Một số người nói hai anh em này làm liều để đi cắm trại", một người hàng xóm kể lại. "Những người khác nói rằng họ đang cố gắng để bay. Tôi thì không tin rằng họ lại khờ dại như vậy".

"Will dành hàng giờ để may vải xung quanh bộ khung", Katharine viết, "trong khi Orv ngồi bệt xuống đất đánh dấu những vị trí cần may".

Ngày 26 tháng Tám, với mọi thứ cần thiết cho cỗ máy số 3 đã được đóng gói, hai anh em bắt đầu chuyến hành trình thứ ba của họ đến Kitty Hawk, Katharine và Charlie Taylor ở lại trông coi cửa hàng xe đạp.

Cô đặc biệt hài lòng khi thấy Wilbur khởi hành. Điều tốt nhất trên đời lúc này cho anh ấy là được lên đường, Katharine nói với cha cô như vậy. "Anh ấy hoàn toàn rối trí. Khi có điều gì khiến anh bận tâm, anh con sẽ không ngừng nghĩ về nó".

Cô cũng muốn cho cha biết, cô cũng tham gia vào cuộc chiến nhiều như hai anh. "Chúng con sẽ tranh đấu không ngừng nghỉ, cha yêu ạ, cho đến khi vạch trần bộ mặt của lũ đểu giả đó".

Chẳng bao lâu sau, cô đã phải đối mặt với nhiều vấn đề khác. Charlie Taylor, như cô cho hai anh biết, khiến cô "quá mệt mỏi vì tranh luận". Người đàn ông này tự cho rằng mình biết tất cả mọi điều về tất cả mọi thứ. "Em bị coi thường và thương hại bởi người đàn ông làm thuê cho mình". Thật may mắn là năm học mới đã bắt đầu và lớp học của cô đã mở lại. Bây giờ, cô có thu nhập 25 đô-la mỗi tuần, điều chưa từng xảy ra trước đó.

*

Đối với ngài Giám mục, mọi chuyện cuối cùng cũng trở nên tốt đẹp. Hai năm sau đó, trong một cuộc họp của giáo hội ở thành phố Grand Rapids, bang Michigan vào năm 1904, ông được minh oan hoàn toàn bởi 2/3 số người tham dự. Viết cho một cô cháu gái vài năm sau đó, ngài Giám mục nói về Millard Keiter, "Bằng hữu cũ của hắn đã nhận ra hắn là một kẻ không xứng đáng, hắn đã đi Tennessee, đầu cơ đất rừng".

Rốt cuộc, những lo toan và hoang mang liên quan đến việc bảo vệ danh dự cho ngài Giám mục đã khiến cả gia đình xích lại gần nhau hơn bao giờ hết, giúp cho họ cảnh giác hơn với những kẻ "có tư cách không xứng đáng".

III.

"Em phải tập làm quen với một số cá tính của Charlie Taylor", Orville nói với Katharine trong bức thư đầu tiên ông gửi cô kể từ khi đặt chân đến Kitty Hawk. Thời tiết ở đây rất tốt, ông và Wilbur sắp hoàn thành việc lắp ráp tàu lượn và gần như đã sẵn sàng để bắt đầu thử nghiệm. Ông hình dung, là khi bức thư này đến tay thì cô đã quay trở lại việc dạy học, và ông yêu cầu cô gửi cho ông danh sách các "nạn nhân" của cô. "Anh muốn biết ngoài bọn anh ra, còn những ai khác phải chịu chung cảnh ngộ đó".

Đến tuần thứ hai của tháng Chín, tin tức từ Kitty Hawk đến dồn dập hơn, cả hai anh em đều dành nhiều thời gian để báo cho cô những tin tức mà cô thích nghe; họ không lo ngại lũ muỗi làm phiền nữa vì họ đã nâng cấp khu nhà của mình với những "nội thất hoàng gia" như màn ngủ khâu bằng loại vải dầu màu trắng lấy từ khăn trải bàn ăn và vải bạt bọc ghế. Katharine đặc biệt hài lòng với những bức thư từ Orville, vì chúng là bằng chứng bác bỏ mọi ý kiến cho rằng ông không có khiếu viết lách, và chúng còn chứng tỏ rằng ông không muốn "em gái" cảm thấy bị bỏ rơi.

Thú vị nhất với cô là đoạn Orville phải dồn hết tâm sức để đuổi bắt một con chuột hay rình mò thức ăn trong bếp, và do đó tạo ra một sự hưng phấn dù chỉ trong khoảnh khắc.

"Nó đã được tiếp đón nồng nhiệt hơn mọi đêm khi đang dạo chơi trên giường của Will", Orville bắt đầu kể "[và] đã chụp nó vào trong tấm chăn... nhưng cuối cùng nó đã tẩu thoát".

> Tụi anh tìm thấy nó chui rúc dưới tấm thảm sàn nhà vào chiều nay. Tụi anh đã có một cuộc rượt đuổi cực vui quanh nhà, cả trong và ngoài nhà. Những khe hở lớn trên sàn nhà giúp nó dễ dàng chui ra chui vào khi nguy cấp. Nhưng với hai người bọn anh, một cầm gậy và một cầm súng, một ở trên và một ở dưới hầm nhà, nó ngày càng có ít cơ hội thoát thân. Cuối cùng, anh nã súng vào nó khi nó nép mình thở lấy sức trong một góc dưới hầm nhà. Dấu vết của viên đạn găm trong góc ngay đằng sau chỗ nó vừa đứng, còn nó vẫn ung dung bỏ đi chỗ khác trong khi anh đứng sững nhìn theo.

Điều kiện sống tại Kitty Hawk được cải thiện rất nhiều. Những hư hại của khu trại do cơn bão gây ra trong lúc họ vắng mặt đã được giải quyết ngay, nhưng họ cũng làm thêm nhiều việc. Nhà bếp được "cải thiện hoàn toàn". Bây giờ, họ có thể ngủ trên chiếc giường mới và thoải mái hơn, đóng từ các bè gỗ. Họ đóng ván che các khe hở trên tường xung quanh ngôi nhà. Họ đào giếng sâu hơn và lấy được nước sạch hơn. Tuyệt vời hơn cả, họ đã chế ra một chiếc xe đạp có thể chạy trên cát, tốt hơn cả mong đợi của họ, do đó mỗi lượt đi về giữa Kitty Hawk và khu trại chỉ mất 1 giờ, thay vì 3 giờ chạy bộ như trước.

Bất kỳ điều gì hai anh em làm cũng đều khiến người dân địa phương chú ý, những người mà bây giờ, như John T. Daniels nói, đã "bắt đầu yêu quý họ", và không phải là ít, bởi vì họ "có thể làm bất cứ điều gì".

> Họ tự dựng trại cho mình; họ làm bếp lò từ thùng sắt cũ; họ cải tiến chiếc xe đạp cũ, lắp bánh răng để nó có thể đi trên cát. Họ tự giặt giũ và nấu ăn, và còn là những đầu bếp giỏi nữa chứ.

"Có quá nhiều thay đổi tốt đẹp để có thể kể hết, không có cả Huffaker và lũ muỗi", Wilbur nói với George Spratt như vậy khi George lại đến tham gia cùng họ một lần nữa.

Lần này cũng vậy, Orville đã ghi nhật ký từng ngày về công việc bận rộn của họ.

> *Thứ Hai, ngày 8 tháng Chín.* Cuối cùng cũng bắt tay vào tàu lượn... hoàn thành bề mặt khung [cánh] trên, sẵn sàng để gắn các thanh sườn.
>
> *Thứ Ba, ngày 9 tháng Chín.* Làm việc tám tiếng với tàu lượn. Bắt chặt các thanh sườn vào khung và bọc vải.
>
> *Thứ Tư, ngày 10 tháng Chín.* Mỗi người làm việc năm tiếng rưỡi, xếp nếp vải và may... Hoàn thành bề mặt ngoại trừ một phần phía sau của cánh.
>
> *Thứ Năm, ngày 11 tháng Chín.* Bọc xong phần phía sau của cánh. Dựng cột chống để thử nghiệm vận tốc gió ở các góc tới khác nhau... Bắt đầu làm việc trên bề mặt khung cánh dưới trong suốt buổi chiều. Ghép nối xả

dọc cánh và buộc chặt vào khung hình cánh cung, sẵn sàng để gắn thanh sườn vào khung.

Thứ Sáu, ngày 12 tháng Chín. Mỗi người dành tám giờ làm việc với tàu lượn. Gắn khung sườn và bọc vải. Khiêng khung cánh trên lên Đồi Lớn [Đồi Kill Devil] khi trời đã gần trưa. Kết quả cho thấy tốt hơn là nên tìm cách đẩy cả tàu lượn đi.

Thứ Bảy, ngày 13 tháng Chín. Hoàn thành bề mặt khung cánh dưới...

Thứ Hai, ngày 15 tháng Chín. Mỗi người làm việc 10 tiếng...

Bề mặt mỗi cánh đo được 9,7 m chiều dài và 1,5 m chiều ngang, tổng diện tích toàn bộ khung cánh là 29,7 m^2, đây là chiếc tàu lượn lớn nhất từ trước đến nay, như Wilbur nói với George Spratt: "Một tiến bộ lớn so với chiếc tàu năm ngoái".

*

Ngày 19 tháng Chín, họ đưa nó lên một ngọn đồi nhỏ và bắt đầu cho bay thử, đầu tiên như thả một con diều bình thường và kết quả "rất khả quan". Sau khi chuyển đến vùng đồi Kill Devil, họ đã bay thử gần 50 lần trong 3 ngày, cả những chuyến bay không người lái và có người lái, nhưng rất thận trọng. Ngay cả những chuyến bay dài nhất cũng không quá 60 m.

Cả Orville nữa cũng đã có chuyến bay thử đầu tiên và cảm thấy rất tự hào. Chỉ vài ngày sau, ông đột nhiên mất

kiểm soát và chiếc tàu lượn lao xuống cát. May mắn ông đã thoát ra "mà không bị một vết bầm tím hay trầy xước nào", nhưng rõ ràng vụ tai nạn đó là một lời nhắc nhở về sự nguy hiểm, và nó có thể xảy ra bất cứ khi nào.

> Em tôi [Wilbur viết cho Octave Chanute], sau một đợt thực hành quá ngắn ngủi với cần lái phía trước, đã cố gắng sử dụng thiết bị làm cong [làm vênh] đầu cánh, kết quả là trong khi đang điều chỉnh độ vênh nhẹ của một bên cánh, thì cậu ấy đã hoàn toàn quên điều khiển cần lái phía trước, chiếc tàu bay lên cao 6 m rồi chao đảo và đâm bổ xuống mặt đất... Chúng tôi hy vọng việc sửa chữa có thể được tiến hành trong vài ngày.

Gần cuối tháng Chín, anh Lorin Wright bước vào trại trong một chuyến thăm bất ngờ, và tiếp theo ngay sau đó là George Spratt. Cùng thời gian đó, trời bỗng nhiên lặng gió trong suốt mấy ngày.

Do các cuộc thực nghiệm bị hoãn lại, Lorin và Spratt đi câu cá trong khi Wilbur và Orville vẫn bận rộn như thường lệ. Wilbur cũng dành thời gian để viết một bức thư cho cha, thông báo về những tiến triển tốt đẹp: "Sức khỏe của chúng con rất tốt, và chúng con đã có một thời gian hoàn hảo". Đúng vậy, họ cũng "rất thận trọng". Ngoài ra, ông còn tự hào tuyên bố tàu lượn mới thiết kế là một "cải tiến rất lớn mà chưa ai từng làm được... Mọi thứ diễn ra vô cùng thuận lợi, khiến chúng con tin rằng chúng con sắp tìm ra giải pháp giúp con người thực sự có thể bay lên bầu trời".

Bức thư đề ngày 2 tháng Mười. Đêm đó, theo lời Orville kể lại, sau một cuộc thảo luận dài về lý thuyết hàng không, ông uống nhiều cà phê hơn bình thường. Không ngủ được, ông nằm tỉnh táo suy nghĩ về cách để phát triển một hệ thống điều khiển hiệu quả hơn, đột nhiên ông nảy ra một ý tưởng: Đuôi lái phía sau, thay vì gắn cố định, thì nên gắn bản lề để nó có thể chuyển động được.

Trong bữa sáng ngày hôm sau, ông trình bày về sự thay đổi này, trước khi nháy mắt với Lorin, một tín hiệu để xem Wilbur có phản đối, như bản tính thường thấy, trước những việc quan trọng hay không. Wilbur, như George Spratt có lần nói với Octave Chanute, "luôn sẵn sàng để phản biện mọi ý tưởng của bất kỳ ai", sẵn sàng "tranh luận nảy lửa". Và, như chính Wilbur đã tự mình giải thích cho Spratt, ông tin vào "những mẩu đối thoại vu vơ". Nó đưa ra một "cách nhìn mới về các sự vật", giúp "đơn giản hóa sự việc". Đây là tính cách điển hình của mọi thành viên trong gia đình, như Wilbur cho biết, họ có thể ngay lập tức nhìn ra điểm yếu trong bất cứ việc gì. Điều này không phải lúc nào cũng "tốt", ông nói thêm, "nó khiến chúng tôi trở nên quá rụt rè trong việc kinh doanh và làm hạn chế số bạn bè thân thiết của chúng tôi".

Tuy nhiên, lần này, sau một hồi im lặng, Wilbur tuyên bố ông thích ý tưởng này. Ông còn khiến Orville ngạc nhiên hơn khi thêm vào: "Tại sao không đơn giản hóa công việc của phi công bằng cách kết nối thiết bị điều khiển đuôi lái với cần điều khiển độ vênh của cánh?"

Việc thay đổi được tiến hành luôn trong ngày.

Thay vì một đuôi lái cố định dài 60 cm, hình vây cá gắn theo chiều dọc như trước, thì nay, chiếc tàu sẽ có một đuôi lái cao 1,5 m, chuyển động, và người phi công sẽ nằm sấp, điều khiển cả đuôi lái và độ vênh của cánh bằng một phương tiện trông giống như cái "khung ở vị trí đặt hông". Vì vậy, người lái không cần thiết phải dùng tay, chỉ cần chuyển động vùng hông, không phải tình cờ mà nó giống như việc sử dụng hông khi điều khiển chiếc xe đạp.

Hai ngày sau, trại đông hẳn lên. Octave Chanute và một trong những cộng sự của mình, Augustus Herring đến, khiến bữa tối phải được chuẩn bị cho sáu người, và phòng ngủ thì gần như chật cứng. Hơn nữa, họ còn mang theo một tàu lượn có ba tầng cánh theo thiết kế riêng của họ, và họ muốn thử nghiệm chúng, điều này làm mất nhiều thời gian và sự chuyên tâm mà hai anh em không muốn, và sau đó đã được chứng minh là một thất bại hoàn toàn. Sau khi Herring nhiều lần thất bại để đưa được tàu lượn có ba tầng cánh cồng kềnh lên khỏi mặt đất, Wilbur và Orville cũng bay thử nhưng không thành công.

Chanute và Herring ở lại một tuần. Chanute thất vọng với tàu lượn của mình và cuối cùng cũng thấu hiểu tầm quan trọng của những thành tựu mà hai anh em Wright đã đạt được. Trên đường trở về Chicago, tại một điểm dừng chân ở Washington, ông đã thực hiện một việc cần thiết là

ghé thăm Samuel Langley để thông báo về những gì ông đã chứng kiến tại Kitty Hawk.

Là người đứng đầu Viện Smithsonian, Langley có một văn phòng rộng ở tầng trên của tháp tròn trong tòa nhà xây theo kiến trúc châu Âu cổ. Ông và Chanute trạc tuổi, Langley 68, trong khi Chanute 72, nhiều hơn anh em nhà Wright chừng 30 tuổi. Họ là hai nhân vật có được uy tín cao và thành tựu lớn. Với bộ râu trắng, trông họ như hai nhà bác học.

Trong khi Chanute trao đổi cởi mở về kiến thức và ý tưởng giữa những người tham gia nghiên cứu đề tài hàng không, thì Langley lại cực kỳ kín tiếng về những chương trình của mình. Mọi tin tức về những thí nghiệm của ông, với nguồn tài trợ dồi dào từ Viện Smithsonian, hoàn toàn không được tiết lộ. Trái hẳn với tính cách niềm nở của Chanute, Langley là một người thuộc giới thượng lưu gốc Anh thời đó, bạn bè thường phê bình một cách nhẹ nhàng rằng ông sống trong vỏ bọc của một người hơi ngạo mạn.

Kể từ khi giới thiệu máy bay không người lái chạy bằng động cơ hơi nước của mình vào năm 1896, Langley và "đội ngũ" Smithsonian của ông tham gia vào một dự án lớn hơn nhiều, và một lần nữa cũng nhận được nguồn tài trợ dồi dào. Tuy cùng một phiên bản, nhưng lần này máy bay sẽ được trang bị động cơ xăng và chở theo một phi công. Hầu như không một ai khác, trừ những người trực tiếp tham gia, biết bất cứ điều gì về nó, chỉ vì Langley muốn như vậy.

Cho đến lúc này, Langley cũng không để ý hoặc quan tâm đến anh em nhà Wright và những nỗ lực của họ. Nhưng khi nghe xong báo cáo của Chanute, ông đột nhiên chú ý và ngay lập tức viết thư cho hai anh em, thông báo ông muốn đi Kitty Hawk để tự mình chứng kiến. Wilbur và Orville lịch sự từ chối, nhưng vì lý do gì thì không ai hay.

*

Lorin rời trại ngày 17 tháng Mười. Với sự giúp đỡ của Spratt, hai anh em di chuyển tàu lượn đã được điều chỉnh lên vùng đồi Kill Devil để tiếp tục thử nghiệm. Thời tiết khi ấy đã trở lạnh, họ phải đốt lửa suốt đêm. Khẩu phần ăn giảm xuống chỉ còn thực phẩm đóng hộp, nhưng không vấn đề gì.

Đến lượt Spratt cũng rời trại. Một lần nữa, hai anh em đã phải tự xoay xở, và cũng như trước đây, với sự phụ giúp hết lòng của Bill Tate. Trong 10 ngày bay thực nghiệm, họ đã bay nhiều hơn tất cả các lượt bay trong những tuần trước cộng lại, đồng thời nâng kỷ lục bay xa của họ lên hơn 180 m. Trong hai tháng ở vùng Outer Banks, tổng cộng họ đã thực hiện gần 1.000 chuyến bay và giải quyết được các vấn đề nghiêm trọng cuối cùng trong việc điều khiển.

Họ rất phấn khởi và đã sẵn sàng ở lại thêm vài tuần nữa nếu như Bill Tate không nhận lời phụ trách chiếc thuyền và thủy thủ đoàn trong lễ khai mạc mùa đánh bắt cá.

Họ dỡ trại khi trời vừa hửng đông vào ngày 28 tháng Mười một lạnh giá, đi dưới mưa và cuốc bộ 6 km đến Kitty Hawk để bắt đầu hành trình về nhà trong tâm trạng khác xa so với ngày khởi hành của họ cách đây một năm trước. Toàn bộ thời gian và công sức cho các cuộc thử nghiệm trong hầm thông gió thu nhỏ, công việc thiết kế và chế tạo tàu lượn thứ ba của họ, cộng với các sửa đổi mới nhất vừa được thực hiện trên vùng đồi Kill Devil đã được chứng minh hoàn toàn thành công. Họ biết chính xác tầm quan trọng của những gì họ đã làm được. Họ biết đã giải quyết được các vấn đề về bay lượn và nhiều hơn thế nữa. Họ đã có được những kiến thức và các kỹ năng bay. Họ có thể cất cánh, họ có thể giữ thăng bằng trên không, họ có thể nhào lộn, lượn vòng tròn và đáp xuống đất, tất cả trong sự an toàn.

Bây giờ họ chỉ cần thiết kế nó với một động cơ.

Phần 02

5

17 THÁNG 12, NĂM 1903

"Chúng tôi đợi cho đến khi gió từ phương bắc thổi đến với vận tốc từ 30 đến 40 km/h. Chúng tôi đưa máy bay ra từ sớm và ra dấu cho những người đàn ông tại nhà ga".

Nhật ký của Orville Wright, 17 tháng 12 năm 1903

I.

Đối với người dân Mỹ trên khắp đất nước, tương lai đầy hứa hẹn. Số đầu năm của tờ *Chicago Tribune* (Diễn đàn Chicago) viết, chỉ người "chậm hiểu" mới không nhận ra mọi thứ đã tốt hơn so với trước đây, và "sẽ tiếp tục tốt hơn khi các phương pháp khoa học và nền giáo dục mới được phát triển đến độ hoàn hảo". Tiết tấu của các giai điệu phổ biến thời đó đều chứa đựng tinh thần lạc quan. Các nghệ sĩ dương cầm hai miền Nam, Bắc sáng tác những bản nhạc vui nhộn, người ta hát và nhảy theo các bản nhạc xếp hạng cao như "Bill Bailey, Won't You Please Come Home?" (Bill Bailey, có làm ơn về nhà không?) và "In the Good Old Summer Time" (Trong mùa hè vui vẻ đó).

Có thêm việc ở gần như khắp mọi nơi. Tại New York, mọi người đều có việc làm. Tiền lương tăng, tổng sản lượng quốc gia ngày càng tăng. Thay vì thâm hụt, ngân sách quốc gia đạt mức thặng dư 45 triệu đô-la. Tại Washington, người dân cảm nhận "một tốc độ mới" dưới sự lãnh đạo của Theodore Roosevelt. Đất nước này sắp đảm nhận công trình xây dựng Kênh đào Panama, tiếp nối công việc mà người Pháp đã thất bại. Chưa từng có năm mới nào "mang lại cho người dân Mỹ một viễn cảnh hứa hẹn" hơn năm đó, theo tờ *Albuquerque Journal-Democrat* (Dân chủ Nhật báo Albuquerque). Hơn thế nữa, điều được ghi nhận trong các bài thuyết giảng vào ngày Chủ nhật, và trong bữa ăn của nhiều gia đình, là thế giới đang sống trong hòa bình.

Một trong số ít những khúc mắc được nêu ra, theo tờ *Philadelphia Inquirer* (Người kiến nghị Philadelphia), là tại sao cho đến nay, sau nhiều nỗ lực dành cho lĩnh vực "bay lượn trên không", hầu như chưa đạt được kết quả gì?

*

Khi năm mới đã cận kề, hai anh em nhà Wright gửi thư cho các hãng sản xuất động cơ ô tô trong bảy bang, hỏi xem các hãng đó có thể cung cấp một động cơ đã lắp sẵn, với trọng lượng nhẹ nhưng đủ mạnh mẽ cho mục đích của họ. Chỉ có một hãng trả lời, nhưng động cơ của họ quá nặng. Vì vậy, một lần nữa họ phải tự bắt tay vào làm, dù không có nhiều kinh nghiệm chế tạo động cơ.

Thời gian sau này, hai anh em được miêu tả như những người thợ xe đạp thông minh, tự học hỏi và đã thành công trong lĩnh vực mà rất nhiều người khác từng thất bại, nhờ vào đặc tính của người Mỹ là thích tìm kiếm giải pháp cho các vấn đề hóc búa về cơ khí. Điều này chỉ đúng một phần.

Tuy nhiên đối với Charlie Taylor, những mô tả này gần như hoàn toàn đúng, anh không chỉ là một thợ cơ khí thông minh, mà còn là một thợ máy xuất sắc, và theo hai anh em, là một thiên tài. Nếu Katharine không chịu nổi việc Charlie luôn tự cho mình là biết tuốt, thì Wilbur và Orville lại không bao giờ bỏ qua khả năng đó của anh và cả các đóng góp vô cùng giá trị cho những công trình của họ. Bản thân Charlie cũng biết rằng hai anh em nhà Wright cũng không kém anh lắm trong lĩnh vực cơ khí. Như anh nói sau đó, đầy tự hào về họ: "Hai anh em họ chắc chắn biết rõ khả năng của mình. Tôi đoán đó là lý do tại sao họ luôn biết rõ những việc họ đang làm và hầu như không bao giờ đoán mò bất cứ điều gì". Nói về việc chế tạo động cơ nổ:

> Mặc dù hai anh em ông sử dụng đồ nghề thành thạo, nhưng họ có ít kinh nghiệm làm việc thực tế với động cơ nổ, và dù sao họ cũng đang bận chế tạo bộ khung máy bay. Do đó, tôi được toàn quyền quyết định mọi việc... Chúng tôi không thực hiện theo bất kỳ bản vẽ nào. Một trong ba chúng tôi sẽ phác thảo ra bộ phận mà chúng tôi đang thảo luận lên một mảnh giấy nháp và tôi sẽ đính nó vào bàn làm việc của mình.

Trước đó, kinh nghiệm duy nhất của anh với động cơ xăng là những lần sửa chữa ô tô vài năm trước. Nhưng vào tháng Một năm đó, làm việc trong nhà kho phía sau cửa hàng, vẫn chỉ với máy tiện và các dụng cụ kim loại dùng để khoan, ép trong việc sản xuất xe đạp, anh bắt tay vào việc và 6 tuần sau đã hoàn thành.

Thời đó, một động cơ nổ bốn xi-lanh với nòng và ống pít tông có đường kính 10 cm thường có công suất 8 mã lực và nặng không quá 90 kg, đủ để di chuyển một vật có trọng lượng khoảng 306 kg, bao gồm cả máy bay và phi công. Nhưng khi Charlie hoàn thành một động cơ tương tự, nó chỉ còn nặng khoảng 69 kg, lý do là động cơ được đúc bằng nhôm, và số nhôm này do một công ty sản xuất nhôm đang trên đà phát triển của Mỹ có trụ sở tại Pittsburgh cung cấp. Những vật liệu khác do các xưởng sản xuất ở Dayton cung cấp, còn công việc khoan nòng nhôm để làm ống xi lanh và lắp đặt ống pít tông bằng gang, tất cả đều được thực hiện bởi người đàn ông có bộ ria quặp rủ xuống làm việc ở nhà kho phía sau cửa hàng xe đạp.

> Hệ thống nhiên liệu rất đơn giản [sau này anh ta giải thích]. Một bồn chứa xăng 3,8 lít gắn trên thanh sườn của khung cánh, xăng sẽ được dẫn theo đường ống xuống động cơ bởi lực hấp dẫn... Không có bộ chế hòa khí... Xăng chảy xuống buồng máy theo đường ống dẫn, hơi xăng sẽ tương tác với không khí trong buồng máy được gắn bên cạnh các pít tông, làm chúng nhanh chóng nóng lên, từ đó giúp hỗn hợp bốc hơi nhanh.

Động cơ được khởi động bằng cách mồi mỗi pít tông với vài giọt xăng.

So với các động cơ nổ sau này thì nó rất đơn giản và thô sơ. Bộ đánh lửa thuộc loại "dùng một lần", theo giải thích của Charlie, có lẽ điều này nghĩa là nếu nó bị hỏng thì vẫn có thể được sữa chữa một cách nhanh chóng. Không có bugi đánh lửa.

Các tia lửa được tạo ra do sự đóng mở của hai tiếp điểm bên trong buồng đốt. Chúng được điều điều bởi trục cam phụ hướng đến các trục cam chính. Công tắc đánh lửa là một cầu dao đơn mà chúng tôi mua tại một cửa hàng kim khí.

Các "động cơ xăng nhỏ", như Giám mục Wright gọi, được hoàn thành vào giữa tháng Hai, và khi chạy thử lần đầu tiên trong cửa hàng xe đạp, tiếng máy nổ ầm ầm lẫn khói mù mịt gần như không thể chịu nổi. Khi tiếp tục thử nghiệm trong ngày tiếp theo, thì động cơ bị nứt. Xăng nhỏ giọt xuống đã đóng băng các vòng bi, làm vỡ thành và khung động cơ.

Phải hai tháng sau thì họ mới nhận được động cơ thứ hai chuyển từ Pittsburgh đến. Động cơ này chạy tốt và thêm ưu điểm bất ngờ là có công suất 12 mã lực.

Trong khi đó, việc thiết kế các cánh quạt vẫn còn là một thách thức lớn. "Tôi nghĩ rằng công việc khó khăn nhất của Will và Orv là thiết kế các cánh quạt", Charlie nói

sau đó. "Tôi cho rằng những đóng góp của họ đã không được [thế giới] công nhận đầy đủ".

Càng nghiên cứu, hai anh em càng thấy vấn đề trở nên phức tạp hơn nhiều. Điều bất ngờ hơn nữa là họ không thể tìm thấy bất kỳ dữ liệu nào về các cánh quạt gió. Họ tưởng có thể áp dụng quy tắc của các kỹ sư sử dụng cho các chân vịt của tàu thủy, và lần theo nguồn tài liệu từ thư viện Dayton, chỉ để thất vọng nhận ra rằng sau hàng trăm năm sử dụng, những kiến thức về tác động của cánh quạt vẫn còn sơ khai. Một lần nữa, họ không có sự lựa chọn nào khác ngoài việc phải tự mình xử lý các vấn đề. "Đầu óc chúng tôi", Orville nói "trở nên bị ám ảnh với nó khiến chúng tôi không thể làm bất kỳ công việc nào khác".

Họ có thể hình dung những cánh quạt gió giống như cánh máy bay di chuyển theo vòng xoắn ốc, và nếu họ đã có thể tính toán hiệu quả ảnh hưởng của cánh máy bay khi di chuyển theo đường thẳng, thì có lý do gì họ không thể tính toán ảnh hưởng của cánh máy bay khi di chuyển theo đường xoắn ốc?

> Nhưng để hiểu kỹ hơn [Orville sẽ giải thích], cái khó là tìm ra điểm khởi đầu; không thể làm cho cánh quạt, hay môi trường mà nó hoạt động trong đó, đứng yên một lúc. Lực đẩy phụ thuộc vào tốc độ và góc độ mà lưỡi cánh quạt chém vào không khí; nhưng góc độ mà lưỡi cánh quạt chém vào không khí lại phụ thuộc vào

tốc độ quay của cánh quạt, vận tốc đẩy máy bay về phía trước, và tốc độ không khí trượt về phía sau; độ mạnh của gió thổi ngược lại phía sau thì phụ thuộc vào lực đẩy do cánh quạt tạo ra và môi trường không khí xung quanh. Chỉ cần một trong những yếu tố trên thay đổi, nó sẽ thay đổi tất cả các phần còn lại bởi chúng đều phụ thuộc và chịu tác động lẫn nhau.

Sau nhiều tháng nghiên cứu và thảo luận, họ đã hiểu rằng lực đẩy tạo ra từ một cánh quạt quay tại chỗ không phản ánh đúng lực đẩy khi nó chuyển động, và cách thực tế nhất để kiểm tra hiệu quả của một cánh quạt là thử nó khi đang bay.

Trong những tháng này, việc "thảo luận" của họ trở nên căng thẳng hơn bao giờ hết. Những lời lẽ nảy lửa được văng ra suốt ngày đêm. "Nếu các anh không ngừng tranh cãi, em sẽ ra khỏi nhà", có lúc Katharine phải hét lên gần như điên cuồng như vậy.

Theo lời Charlie Taylor, thì họ chưa bao giờ thực sự giận nhau. Một buổi sáng, sau khi diễn ra một trong những trận tranh cãi "dữ dội nhất" của họ, anh vừa mở cửa hàng lúc 7 giờ sáng như thường lệ, Orville đã bước vào và nói: "Tôi đã tính toán sai và chúng tôi nên làm theo cách của Will". Ngay sau đó, Wilbur đến để thông báo ông đã suy nghĩ kỹ hơn và "có lẽ Orv đã đúng". Điểm chính là, như Charlie nói: "Khi chuyện đã qua... họ biết họ đang ở đâu và có thể tiếp tục công việc ngay".

Chiếc Flyer mới – tên họ đặt cho nó, sẽ có hai động cơ gắn cánh quạt đặt song song hai bên cánh, nằm phía sau người điều khiển. Một quay theo chiều kim đồng hồ, cái kia, sẽ quay theo chiều ngược lại. Do đó lực quay, tạo ra bởi chuyển động của cánh quạt, sẽ tạo ra lực đối trọng để giữ thăng bằng cho máy bay. Chế tạo cánh quạt với đường kính, độ dày và diện tích bề mặt tương ứng không phải là vấn đề khó.

Mỗi cánh đều có đường kính 2,6 m, được làm từ ba phiến gỗ vân sam bào mỏng dán lại với nhau và tạo hình bằng tay với một chiếc riu nhỏ, cái bào gỗ và cái "cưa cầm tay" – các dụng cụ thường thấy của những người thợ làm bánh xe kéo. Và chắc chắn là nó khác xa so với các cánh quạt được thiết kế trước đây. Vấn đề khó khăn cuối cùng đã được giải quyết.

Một lần nữa, máy bay sẽ di chuyển trên hai càng trượt, không dùng bánh xe. Người điều khiển vẫn sẽ nằm chếch bên cạnh cần lái đặt ở giữa lớp cánh dưới. Động cơ và bộ tản nhiệt sẽ được đặt bên cạnh người điều khiển, ở bên phải.

Một bình xăng nhỏ 3,8 lít được treo cao trên một thanh chống khung bên trái của máy bay. Dây chuyền cho các cánh quạt được chế tạo đặc biệt bởi công ty sản xuất dây chuyền Indianapolis Chain, và dây cáp hiệu Roebling được sử dụng cho các giàn dây chằng của bộ cánh – loại cáp này đã được sử dụng để xây dựng cây cầu Brooklyn.

Vào ngày 23 tháng Ba, hai anh em nộp đơn xin cấp bằng sáng chế cho máy bay của họ, loại có hệ thống vênh cánh và cần lái.

*

Vào cuối tháng Tư, họ nhận được một bức thư đóng dấu bưu điện Paris đến từ Octave Chanute, ông đang nghỉ dưỡng ở châu Âu sau sự qua đời của người vợ. Các cuộc thử nghiệm của họ đã thu hút nhiều sự quan tâm ở Paris, ông thông báo với hai anh em như vậy, thêm rằng: "Thật kỳ lạ, sau nhiều năm thờ ơ với các cuộc bay thử nghiệm tàu lượn, giờ đây dân Pháp lại quá nhiệt tình về chúng".

Trong thời gian ở Paris, ông đã có nhiều buổi diễn thuyết về đề tài này. Trong đó, có một lần tại bữa tiệc chính thức ở Câu lạc bộ Hàng không Pháp. Có điều mà Chanute đã không kể ra là, trong các buổi nói chuyện đó, ông đã nhiều lần mô tả hai anh em nhà Wright như những "cộng sự tận tâm" của ông trong các chuyến bay thử nghiệm đó. Điều này có thể bắt nguồn từ niềm kiêu hãnh của ông trước "giới đồng nghiệp", hoặc do ánh hào quang mà chắc chắn ông đã hình dung ra khi trở thành trung tâm của sự chú ý ở ngay trên quê hương mình, nhất là khi người dân Pháp đang nhiệt tình quan tâm đến ngành hàng không. Ông khiến cho mọi người có ấn tượng rằng ông là thầy của hai anh em nhà Wright, và họ, những học trò dũng cảm táo bạo của ông, đã hoàn thành tốt công việc ông giao phó.

Điều này không những không phải là sự thật, mà rõ ràng còn không công bằng. Dù Chanute đã rất mực quan tâm và khích lệ hai anh em nhà Wright, nhưng họ chưa bao giờ là học trò hay cộng sự của ông. Tất cả những gì họ đạt được là thành tựu của riêng họ, là những điều họ tự nghiên cứu tìm tòi và bằng chính nỗ lực của họ. Tuy chưa rõ khi nào và bằng cách nào mà họ đã biết được những điều Chanute đã nói ở Paris về họ, nhưng rõ ràng việc này khiến hai anh em không hài lòng và không dễ bỏ qua.

Mặt khác, một hệ quả còn lớn hơn là việc Chanute đã nhấn mạnh với thái độ đầy ngưỡng mộ về tầm quan trọng của các chuyến bay thử nghiệm của họ, tất cả đã như một sự soi rọi đối với người Pháp và "thậm chí có chút gì đó khiến họ khó chịu", như lời một thành viên trong ban lãnh đạo Câu lạc bộ Hàng không Pháp – Bá tước Henri de La Vaulx. Đây là lúc mà những nhà khoa học trong ngành hàng không Pháp "nên nghiêm túc làm việc nếu họ không muốn bị bỏ lại phía sau".

Trong bài phát biểu của mình và trong nhiều cuộc đàm thoại khi ở Pháp, Chanute cũng cung cấp rất nhiều thông tin về các chi tiết của các tàu lượn của anh em nhà Wright, và điều này thực sự tác động sâu sắc đến ngành hàng không Pháp sau này.

Chanute nhận lời viết một số bài cho tờ tạp chí uy tín trong ngành hàng không, tờ *L'Aérophile* (Người yêu hàng không), do đó ông viết thư cho Wilbur, nói cần có

ngay những bức ảnh của hai anh em. Sau vài tuần trôi qua, Wilbur trả lời một cách thành thật rằng họ không biết làm thế nào để từ chối khi Chanute đặt vấn đề một cách nhã nhặn như vậy; nhưng mặt khác, họ không thích đứng trước máy ảnh.

Đến giữa tháng Năm, Chanute trở về và muốn sắp xếp một buổi để Wilbur trở lại Chicago diễn thuyết một lần nữa tại Hiệp hội các Kỹ sư vùng Trung Tây. Ông cũng muốn đến thăm hai anh em ở Dayton sớm vì có chuyện riêng muốn bàn với họ.

Ông đến vào sáng ngày 6 tháng Sáu và trở về Chicago ngay trong đêm. Trong quá trình trò chuyện ngày hôm đó, ông nói với hai anh em rằng ông đã từ bỏ thí nghiệm của mình. Từ đây, ông nói, tất cả tùy thuộc vào họ.

*

Wilbur phát biểu trong buổi họp ở Chicago vào tối ngày 24 tháng Sáu với sự tự tin và tinh thần hăng say hơn những gì ông đã thể hiện hai năm trước.

Ông mô tả khá chi tiết những bước đột phá mà ông và Orville đã đạt được với các tàu lượn trong quá trình thử nghiệm tại Kitty Hawk mùa thu năm ngoái. Ông nói nhiều về việc ứng dụng những nghiên cứu về các loài chim trong công việc của mình, về kết quả đạt được với các chuyến bay thử nghiệm, và cũng như lần trước, ông nhấn mạnh vào sự cần thiết phải thực hành các kỹ năng điều

khiển. Việc này còn quan trọng hơn sự hiểu biết cần thiết về máy móc.

"Một ngàn lần lướt gió chỉ bằng bốn giờ thực hành bay liên tục" – ông nói với khán giả, và thời lượng này là "quá ít để bất kỳ ai có thể thuần thục kỹ năng bay".

> Việc bay lên không, đơn giản chỉ là lướt gió trong lúc nó thổi mạnh, việc này có thể được thực hiện trên bất kỳ ngọn đồi nào có độ dốc thích hợp, và tại bất kỳ thời điểm nào khi gió thổi đủ mạnh để hỗ trợ, với điều kiện gió phải ổn định. Nhưng khi gió thay đổi vận tốc, thì ta cần có sự hỗ trợ nhiều hơn so với lúc gió còn ổn định, do đó một đòi hỏi đáng kể về kỹ năng, kinh nghiệm, và sự phán đoán chuẩn là điều cần thiết để giữ vững tàu lượn khi gió thổi mạnh hơn... Trước khi cố gắng để bay lên bất kỳ độ cao nguy hiểm nào thì mọi người nên biết rằng, trong trường hợp khẩn cấp, đầu óc và cơ bắp sẽ hoạt động theo phản xạ tự nhiên chứ không phải với một nỗ lực có ý thức. Sẽ không có thời gian để suy nghĩ.

Một nghiên cứu liên tục về loài chim khi chúng cất cánh đã thuyết phục ông rằng con người có thể thiết kế những bộ cánh có khả năng kháng gió không kém những cánh chim dẻo dai nhất.

Nhưng đó không phải là điểm chính, và cũng không phải là bài học rút ra từ loài chim. "Những cánh chim thì chắc chắn có cấu trúc rất tốt, nhưng điều kỳ diệu phi thường làm chúng ta ngạc nghiên lại chính là kỹ năng tuyệt vời mà chúng đã sử dụng để điều khiển đôi cánh".

Cuối bài, Wilbur tuyên bố một lần nữa: "Để bay lên không trung thì rõ ràng những kỹ năng điều khiển quan trọng hơn nhiều so với những đôi cánh tốt".

Trong giờ thảo luận, khi được hỏi về suy nghĩ của ông đối với thí nghiệm do Alexander Graham Bell thực hiện khi để con người bay lên không với một chiếc diều khổng lồ, Wilbur trả lời: "Thật sự không nên hỏi một phi công về phương pháp bay thử nghiệm của một phi công khác, bởi vì họ luôn cho rằng phương pháp của mình là cách duy nhất đúng".

Khi một khán giả hỏi ông nghĩ gì về góc nhị diện của các cánh như Samuel Langley đã sử dụng, Wilbur không ngần ngại chỉ ra rằng tàu lượn của Langley mới chỉ được thử nghiệm khi trời lặng gió, khi không có những cơn gió giật để thử thách, cần nhớ rằng: "Gió thường hay đổi chiều".

Trong suốt buổi hội thảo, ông không một lần đả động đến động cơ xăng đang đặt trong nhà kho phía sau cửa hàng xe đạp ở Dayton; hoặc những tranh cãi nảy lửa thường xuyên giữa ông và Orville khi làm việc với cánh quạt; hoặc những gì họ sắp tiến hành tại Kitty Hawk chỉ trong vài tháng tới. Khi đề tài động cơ xăng được nhắc tới trong buổi hội thảo, ông chỉ đơn giản giữ nó ở thì quá khứ. "Vì chúng tôi chưa từng tiến hành thử nghiệm với động cơ nổ, nên ý kiến của tôi... chắc không có nhiều giá trị".

Những ngày tháng Sáu, thời tiết ở Dayton vẫn không thay đổi nhiều, như Giám mục Wright ghi lại, "trời bình thường và ít gió". Với ông, tất cả đều bình thường như mọi ngày. Ông đến thư viện, viết thư, đi nhà thờ, cùng Katharine dự một buổi lễ tốt nghiệp trung học. Sau đó, cô lại đến Oberlin để dự một buổi lễ tốt nghiệp khác, ngôi nhà trên đường Hawthorn vẫn yên tĩnh. Tại cửa hàng trên đường West Third thì lại là một câu chuyện khác. Với sự phụ giúp của Charlie Taylor, hai anh em làm việc cật lực hơn bao giờ hết để lắp đặt chính xác tất cả các bộ phận cho chiếc tàu lượn mới.

Từ Kitty Hawk, Bill Tate thông báo ông đã lắp đặt xong một bồn chứa xăng tại trại và hỏi về thời gian sớm nhất mà ông sẽ được gặp lại họ.

Vào ngày 14 tháng Bảy, có tin cho rằng trong vài ngày tới Samuel Langley sẽ sẵn sàng để thử nghiệm "máy bay mới nhất" của mình trên bờ sông Potomac đầy muỗi gần Quantico, Virginia, cách Washington 48 km về phía nam. Lần này, nó là một "máy bay theo đúng nghĩa" dùng động cơ nổ và được đặt tên là Big Aerodrome, có khả năng chở theo một phi công. Chi phí để phát triển và lắp ráp chiếc máy bay này là 50.000 đô-la, lấy từ tiền công quỹ – với một phần do Viện Smithsonian tài trợ và một phần lớn do Bộ Chiến tranh Mỹ cấp. Giáo sư Langley và một số bạn bè của mình, trong đó có Alexander Graham Bell, đóng góp 20.000 đô-la.

Các phóng viên đổ xô đến hiện trường, một đội tàu bao gồm tất cả các loại, từ thuyền buồm cho đến tàu chạy bằng động cơ hơi nước, nối với nhau để tạo thành một chiếc phà khổng lồ trên sông, "Con tàu Ark[1]" như họ gọi nó, trên đó đặt tàu bay động cơ của Langley – "Con diều hâu" – sẵn sàng để bay. Langley đến từ Washington, đi lên thuyền và biến mất vào bên trong, từ chối xuất hiện, bất chấp những đề nghị phỏng vấn nghiêm túc. Khi một cơn bão ập tới, ông và nhóm chuyên viên kỹ thuật cùng các nhà khoa học trở lại Washington. Sau đó, khi cơn bão dứt, một thanh niên tên Charles Manly, người được cho là sẽ lái máy bay, vội vã tới Washington, nhưng khi trở lại vào ngày hôm sau, đã từ chối tiết lộ bất cứ điều gì.

Cuối cùng, vào sáng ngày 8 tháng Tám, bầu trời hoàn toàn lặng gió, mô hình thu nhỏ, không người lái, bằng 1/4 tàu bay của Langley, đã được đưa ra thử nghiệm và bay được khoảng 300 m trước khi rơi xuống sông. "Máy bay chạy như tàu ngầm" là hàng tít châm biếm đăng trên tờ *New York Times* (Thời báo New York). Manly ra trước các phóng viên để tuyên bố chuyến bay hoàn toàn thành công, ngoài ra không nói thêm điều gì.

Wilbur và Orville cảm nhận gì về tất cả điều này, khi họ đang nỗ lực hoàn thành giai đoạn quan trọng nhất trong công trình của mình. Những cảm nhận của họ chỉ được

1. Ark là tên con tàu gỗ khổng lồ chở các cặp thú trong Kinh thánh.

đưa ra trong các cuộc thảo luận riêng tại nhà, không ai nói ra. Chỉ duy nhất một lời bình luận được ghi nhận trong bức thư Wilbur viết cho Octave Chanute bày tỏ sự cảm thông với Langley:

> Giáo sư Langley dường như đã phải hứng chịu sự chỉ trích thái quá trước những sự cố, vừa bởi đám phóng viên quái ác và vừa bởi dông gió. Nhưng việc những con muỗi được báo cáo là hoành hành hung hăng ở bờ sông nơi các phóng viên đang cắm trại hẳn cũng khiến ông được an ủi đôi chút.

Công việc của họ với chiếc "máy bay to khác thường", như họ gọi nó, tiếp tục diễn ra suốt mùa hè trong cái nóng như đổ lửa. Hai anh em nhà Wright và Charlie đã hoàn thành mọi bộ phận, không bỏ sót một chi tiết nhỏ nào, trước khi khởi hành đi Kitty Hawk. Ở đó, họ biết, vẫn còn nhiều việc phải làm như việc lắp ráp tất cả các bộ phận thành cỗ máy hoàn chỉnh.

"Chúng tôi không bao giờ lắp ráp hoàn thiện máy bay tại Dayton. Không có đủ không gian trong xưởng", Charlie giải thích. Chỉ khung giữa của bộ máy cũng đã choán toàn bộ lối đi từ căn phòng phía trước ra phía sau, mỗi lần cần tiếp khách hàng, một trong hai anh em phải đi cửa bên ra đường rồi vòng lại cửa tiệm bằng lối cửa trước.

Việc đóng gói mọi bộ phận để gửi đi như thế nào mà không gây hư hại trên đường vận chuyển trở thành một phần việc quan trọng – động cơ, khung, và các phụ kiện

ước tính là 307 kg. Đến ngày 18 tháng Chín, tất cả đã được đóng gói và gửi lên tàu.

Không có lễ ăn mừng hay sự lo âu nào về việc này, theo Charlie. "Nếu có bất kỳ nỗi lo máy bay không hoạt động được, họ cũng không bao giờ để lộ ra, và tôi cũng không bao giờ cảm nhận được điều đó".

Năm ngày sau, Wilbur và Orville đã sắp xếp xong công việc và đáp tàu đi về hướng đông.

II.

Việc thay đổi môi trường từ một nơi đông đúc, ngột ngạt, ồn ào và nóng nực tại Dayton đến vùng biển trong lành và bầu trời khoáng đạt ở miền đất Outer Banks, đối với hai anh em nhà Wright mà nói, thật không gì tuyệt vời hơn. Họ đã yêu mến Kitty Hawk. "Mỗi năm lại tăng thêm sự hiểu biết của bọn anh về vùng đất kỳ diệu này", như Orville viết cho Katharine ngay sau khi đến nơi.

Mùa đông vừa qua ở vùng đất này rất khắc nghiệt, các cơn bão liên tiếp nối nhau, hai anh em nghe kể lại, mưa đổ như trút nước đã tạo ra một cái hồ lớn cả mấy kilômét gần trại của họ. Gió, 145 km/h, đã nhấc bổng cả cái trại và đặt nó xuống gần bãi biển hơn. Muỗi bủa vây với mật độ dày đặc đến nỗi ngày biến thành đêm, những tia chớp khủng khiếp lại làm đêm sáng như ban ngày.

Nhưng, những cơn gió cũng đã tạo cho các đồi cát hình dạng tốt nhất cho việc lướt gió mà hai anh em từng

chứng kiến, và những ngày tháng Chín giờ đã rất huy hoàng, có điều kiện rất lý tưởng, thay vì bắt tay vào việc dựng lại trại, họ lắp ráp lại tàu lượn từ năm ngoái, và dành thời gian mà Wilbur gọi là "ngày tuyệt vời nhất mà chúng tôi từng có dành cho các cuộc thử nghiệm". Họ đã thực hiện 75 chuyến bay bổng bềnh trên không và một số lần còn thực hành bay vút lên, và họ nhận thấy việc này dễ hơn so với dự đoán. Mọi điều kiện đều rất thuận lợi.

Với sự giúp đỡ của Dan Tate, một nhà xưởng với diện tích 5 m x 13 m được dựng lên trong một tuần để làm nơi lắp ráp và chứa chiếc máy bay mới.Khi họ vừalắpxong bản lề cho cánh cửa nhà xưởng, thì một cơn bão khủng khiếp ập tới, có lúc gió lên đến 120 km/h.

Việc lắp ráp chiếc máy bay phải được tiến hành, tất nhiên phải làm trong nhà xưởng. "Làm việc suốt ngày để ráp nối các phần cho bề mặt của bộ cánh trên, cố định các dây kéo ở phần sau, và lắp một số bản lề", Orville ghi vào ngày 12 tháng Mười, cùng ngày mà Dan Tate thông báo có 5 con tàu bị đánh dạt lên bờ biển giữa Kitty Hawk và mũi Henry.

Ngày 18 tháng Mười, Wilbur viết cho Katharine, "một cơn bão đang kéo đến" mà sẽ làm cho "những trận mưa mà Elijah cầu Thượng đế ban xuống còn khiêm tốn hơn nếu phải so sánh[1]".

1.Theo tích cơn mưa dông mà Elijah cầu xin Chúa Trời ban cho để chấm dứt hạn hán trong Kinh thánh.

> Gió đột nhiên chuyển hướng bắc và mạnh lên đến 64 km/h, kèm theo một trận mưa dữ dội. Ở vùng đất này, những cơn gió thường thổi từ hướng bắc, sau đó chuyển qua hướng đông, tiếp đến là hướng nam, và sau cùng là hướng tây, rồi trở về hướng bắc một lần nữa. Nhưng khi gió bắt đầu "thổi ngược", có nghĩa là xoay chiều từ nam đến đông và bắc, v.v... thì hãy cẩn thận, điều đó có nghĩa là một cơn lốc đang hình thành...
>
> Có lẽ thích thú với việc "thổi ngược" nên gió đã thổi về phía trước một lúc để có thú vui "thổi ngược" một lần nữa. Chu kỳ này lặp lại bảy lần trong bốn ngày...
>
> Ngày thứ hai bắt đầu với cơn bão cấp bảy vẫn tiếp diễn... Dữ dội nhất vào lúc 4 giờ chiều, khi gió đạt đến 120 km/h. Đột nhiên, một góc mái nhà xưởng bằng giấy dầu của chúng tôi bật tung dưới áp lực của gió, chúng tôi thấy rằng nếu cứ tiếp tục như vậy, toàn bộ mái nhà có lẽ sẽ bị gió tốc đi.

Orville mặc áo khoác dày của Wilbur, lấy một cái thang, đi ra để xem có thể làm được gì không. Wilbur, không mặc áo khoác, bước theo sau và chống cự với gió, ông thấy Orville đang đứng trên cái thang ở phía bắc của nhà xưởng, áo khoác bị gió tốc ngược trùm lên đầu.

> Búa và đinh vẫn đang nằm trong túi áo khoác của Orville, ở trạng thái trùm ngược trên đầu [Wilbur thích thú kể lại cho những người ở nhà nghe khi cơn bão đã qua], cậu chàng không thể chạm tay vào chúng, hay kéo áo khoác xuống, vì vậy cậu buộc phải leo xuống. Sau đó, cậu ngậm đinh trong miệng và cầm búa

trong tay, còn tôi đứng phía sau để giữ áo khoác của cậu không bị tốc ngược lên. Cậu chàng bám vào mái và cố gắng đóng vài cái đinh... Cậu giải thích, sau đó gió cứ thổi bạt cái búa của cậu xoay lung tung, đến nỗi đóng bốn nhát búa thì ba nhát trượt ra xung quanh hay vào mấy ngón tay thay vì mái nhà. Cuối cùng công việc cũng xong và chúng tôi vội vã tìm chỗ trú.

Mưa gió kéo dài suốt đêm, Wilbur viết: "Nhưng chúng tôi vẫn nhớ lời khuyên của huấn luyện viên trường Oberlin: Vui lên đi, các chàng trai, chẳng có hy vọng gì đâu".

Vào ngày 18 tháng Mười, một bài báo cắt ra được ông hàng xóm ở đường Hawthorn gửi đến bằng đường bưu điện cho họ, George Feight thông báo một chuyến bay thử nghiệm thất bại khác của Langley vào ngày 7 tháng Mười, và lần này với máy bay lớn bốn cánh Great Aerodrome có kích thước chuẩn xác, với Charles Manly ở vị trí điều khiển. Không bao lâu sau khi "con diều hâu" với cánh sải dài 15 m cất cánh, nó lao thẳng xuống nước. Manly, mặc dù ướt như chuột lột, nhưng may mắn không bị chấn thương.

"Tôi thấy rằng Langley đã có cơ hội bắn mũi tên của mình, và đã thất bại", Wilbur viết cho Octave Chanute. "Bây giờ đến lượt chúng tôi bắn, tôi tự hỏi liệu những may mắn có mỉm cười với chúng tôi?".

Trong cùng một bức thư, Wilbur cũng thể hiện rằng họ đang tự tin hơn bao giờ hết. "Chúng tôi đang mong đợi những kết quả thú vị nhất trong tất cả các mùa thử nghiệm,

và tôi chắc chắn sẽ cố kiềm chế sự giận dữ vì những tai nạn nhỏ hoặc một số ít rủi ro, chúng tôi sẽ phải đạt được điều gì đó trước khi dỡ trại".

Gửi một tấm bưu thiếp nữa cho Charlie Taylor, Orville cũng bày tỏ tinh thần lạc quan đó, nhưng có phần bớt phấn khích.

> Thị trường giao dịch máy bay đã không ổn định trong hai ngày qua. Giá mở cửa vào buổi sáng ở mức khoảng 208 (100% có cơ hội thành công) nhưng vào buổi trưa đã giảm xuống còn 110. Tôi nghĩ, những biến động này chắc chắn sẽ gây ra sự hoảng loạn ở Phố Wall; nhưng ở nơi yên tĩnh này, nó chỉ làm chúng tôi phải suy nghĩ và tính toán đôi chút.

Họ tiến hành làm việc trên máy bay như thể họ đang xây dựng một cầu giàn, nhưng với sự chú ý đến từng chi tiết của một thợ sửa đồng hồ, Orville ghi chép công việc từng ngày trong cuốn nhật ký của mình.

> *Thứ Năm, ngày 22 tháng Mười*: Chúng tôi đã làm việc cả ngày trên lớp cánh dưới và đuôi lái.
>
> *Thứ Sáu, ngày 23 tháng Mười*: Buổi sáng làm việc trên càng trượt (của máy bay); sau khi ăn tối xong, lắp bản lề.
>
> *Thứ Bảy, ngày 24 tháng Mười*: Chúng tôi lắp đặt các trụ đứng giữa bề mặt và khung, phần trung tâm. Gặp khó khăn hơn nhiều với dây dợ.

Thứ Hai, ngày 26 tháng Mười, họ làm việc một lần nữa trên dây kèo cho đến xế trưa, khi gió đổi hướng về

phương Bắc, họ đã dành 2 giờ đồng hồ trên vùng đồi Kill Devil để bay lượn và đã thành công trong việc 5 lần phá vỡ kỷ lục về thời gian của họ trước đó, trên một diện tích khoảng 121 m^2.

George Spratt đã trở lại với họ, và vào ngày 27 tháng Mười, ông và Dan Tate bắt đầu khởi động động cơ gắn trên máy bay.

> *Thứ Hai, ngày 2 tháng Mười một*: Bắt đầu việc lắp đặt động cơ vào máy bay...
>
> *Thứ Tư, ngày 4 tháng Mười một*: Chỉ nửa ngày nữa là hoàn thành việc lắp đầu máy.

Nhưng, ngày hôm sau, khi họ bắt đầu khởi động động cơ, magneto – một máy phát điện nhỏ sử dụng nam châm – đã không đánh được lửa để đốt khí, các rung chấn do động cơ không nổ đã làm các trục cánh quạt bị lỏng ra và xoắn lại.

Vì họ có rất ít cơ hội để tiếp tục cuộc thử nghiệm, George Spratt quyết định ra về, đem theo cái trục bị hư hỏng đến Norfolk và từ đó nó sẽ được chuyển trở lại cho Charlie Taylor ở Dayton.

Hai ngày sau, Octave Chanute xuất hiện. Thời tiết biến đổi thảm hại, trời lạnh và mưa, và chẳng thể làm được gì ngoài việc ngồi trao đổi quanh bếp lò. Chanute nói với hai anh em rằng như thể họ đã bị "một số phận u ám theo đuổi" mà họ thì không cách nào thoát ra được.

"Ông ấy dường như không nghĩ rằng những cỗ máy của bọn anh ngày càng ưu việt hơn là nhờ cách thức anh và Wilbur điều khiển chúng". Orville viết cho Katharine và cha họ khi Chanute đã rời khỏi đó. "Ý kiến của bọn anh thì ngược lại".

Nhiều ngày trôi qua nhưng trời vẫn còn quá lạnh để làm việc. Vũng nước gần trại đã đóng băng. Hai anh em hoàn toàn khỏe khoắn và không gặp khó khăn trong việc giữ ấm cơ thể, như Wilbur trấn an mọi người trong một bức thư khác gửi về nhà, vui vẻ hơn bao giờ hết và vẫn thể hiện cái nhìn châm biếm, hài hước của ông đối với đời sống khó khăn trong trại.

> Ngoài việc phân loại đồ dùng có từ năm ngoái, nghĩa là, một, hai, ba và bốn cái chăn dùng cho ban đêm, bây giờ bọn anh có năm cái chăn đệm; năm chăn và hai mền. Tiếp đến là năm chăn, hai mền và lửa; sau đó năm, hai, lửa và bình nước nóng. Đó là những gì bọn anh có cho đến nay. Tiếp đến là sự gia tăng của những giấc ngủ không cần thay quần áo; sau đó là mang cả giày lẫn mũ đi ngủ; và cuối cùng, mặc cả áo gió. Bọn anh chủ trương sống thoải mái trong khi đang ở đây.

Trong những ngày cuối tháng Mười một, tuyết rơi, một điều mà họ chưa từng thấy ở miền đất Outer Banks. Nước trong thau rửa mặt của họ bị đóng băng. Bất chấp giá rét, trong thời gian này họ cũng đã thành công trong việc cải tiến động cơ chạy mà không rung, ngay cả khi đạt vận

tốc lớn. Chiếc Flyer sẽ trượt trên hai đường băng được thiết kế như đường ray tàu hỏa, dài 18 m. Tổng chi phí vật liệu cho sự đổi mới này là 4 đô-la.

Mọi bằng chứng đều cho thấy mặc dù phải trải qua những khó khăn, nhưng tinh thần của hai anh em không hề suy giảm. "Sau 15 ngày chịu bó buộc chân tay, chúng tôi xuống làm việc một lần nữa", Orville viết cho Charlie vào ngày 23 tháng Mười một. "Chúng tôi chưa sẵn sàng cho một thử nghiệm trong vài ngày tới vì chúng tôi đã quyết định một số thay đổi trong đầu máy. Trừ phi xảy ra trục trặc về máy móc trong lúc này, chúng tôi cảm thấy tự tin sẽ đạt được thành công".

Trục cánh quạt mới có kích thước lớn hơn, ống thép cứng hơn được Charlie gửi đến, nhưng ngay lập tức bị nứt trong một cuộc thử nghiệm trong xưởng. Không chút chậm trễ, Orville, người giỏi cơ khí hơn trong hai anh em, sắp xếp hành lý và lên đường trở về Dayton vào ngày 30 tháng Mười một để xem những gì có thể làm được, bỏ Wilbur ở lại "trông nhà một mình", theo lời ông miêu tả.

*

Tại Washington, buổi sáng ngày 8 tháng Mười hai, gió lạnh dịu bớt, với Charles Manly và những nhân viên kỹ thuật Viện Smithsonian làm việc cùng anh, đây là điều kiện thời tiết thuận lợi nhất trong năm để tiến hành một thử nghiệm khác với chiếc máy bay bốn cánh của Samuel

Langley, vốn đã được công bố rộng rãi nhưng cũng vấp phải nhiều sự chế giễu.

Người ta nhìn thấy những tảng băng nhỏ trôi nổi trên dòng sông Potomac, nhưng bầu trời trong sáng, không khí bình lặng, và bởi tiền cho dự án đã gần cạn kiệt, thì không có bất kỳ lý do gì để trì hoãn lâu hơn nữa.

Người đàn ông dũng cảm Manly lại một lần nữa "cầm lái", là người duy nhất đánh cược mạng sống của mình, và anh cũng là người đưa ra quyết định cuối cùng về thời gian tiến hành. Khi anh thấy rằng, đã đến thời điểm quyết định, "bây giờ hoặc không bao giờ".

Chiếc máy bay khổng lồ, với các cặp cánh được lắp đặt theo một góc nhị diện, sẽ sử dụng giàn phóng giống như lần trước, từ trên mái của chiếc phà to như con quái vật đậu trên sông, lần này nó neo phía cuối thành phố, cách trung tâm 6 km, gần Kho đạn. Họ mất 5 giờ nỗ lực điên cuồng để đưa máy bay vào những khâu chuẩn bị cuối cùng. Mãi đến bốn giờ chiều, mọi thứ mới có vẻ như đã sẵn sàng. Lúc đó, trời đã tối lại và gió thổi mạnh hơn.

Giáo sư Langley cùng một số cộng sự đứng quan sát từ mấy con tàu nhỏ. Các tàu bè khác đầy những phóng viên, và đám đông khán giả xếp hàng theo chiều dài của dãy tường Kho đạn.

Cởi bỏ bớt trang phục và chỉ còn mặc trên người bộ đồng phục của hiệp hội, Manly mặc áo phao cứu sinh,

leo lên chiếc máy bay, và khởi động động cơ nổ chạy bằng xăng.

Đúng 4 giờ 45 phút chiều, anh ra dấu kích hoạt giàn phóng. Lập tức chiếc máy bay gầm rú trượt theo đường băng và vọt thẳng lên không khoảng 20 m, rồi nó như khựng lại, với âm thanh tiếng kim loại cọ xát, nó như bị treo lơ lửng trên không, mũi hướng thẳng lên, các cánh bỗng gãy rời, rồi nó bổ ngược xuống sông, cách chiếc phà khổng lồ không quá 6 m.

Manly mất hút dưới lòng sông. Khi nhận ra mình bị mắc kẹt dưới nước, áo khoác bị móc vào một thanh sắt, anh đã phải xé áo để thoát thân, bơi ngược lên len lỏi qua đống dây rối để trồi lên mặt băng, và cuối cùng anh cũng phá vỡ được lớp băng để ngoi lên mặt nước.

Anh được kéo lên khỏi mặt nước, không bị thương nhưng gần như đóng băng. Sau khi nhanh chóng được bọc trong chăn và nốc vội một ly rượu whisky, anh xổ một tràng chửi thề mà một trong số các nhân viên Viện Smithsonian đã mô tả là "một chuỗi những từ báng bổ nhất" mà anh ta từng được nghe trong đời.

Như các báo tường thuật, thất bại này còn tồi tệ hơn so với những gì diễn ra ngày 7 tháng Mười, là một sự sỉ nhục đối với Langley và gần như với tất cả mọi người có liên quan đến cái dự án kéo dài tốn kém này. Langley và những người khác đưa ra lời giải thích miễn cưỡng và không có

tính thuyết phục khi đổ lỗi cho những khuyết điểm của giàn phóng. Rất ít người tin vào lập luận của họ. Langley bị đưa ra so sánh với Darius Green, nhân vật xuẩn ngốc trong bài thơ nổi tiếng với chiếc máy lố bịch đã bay theo một hướng duy nhất: đâm xuống.

Tờ *Washington Post* kêu gọi chính phủ nên kịp thời dừng ngay việc đầu tư cho các thử nghiệm kéo dài từ 8 đến 10 năm mà không có một tia hy vọng, nhằm tiết kiệm một khoản kinh phí lớn cho ngân quỹ quốc gia.

Toàn bộ sự việc là một thất bại to lớn, chắc chắn như vậy. Nhưng, như tờ *Chicago Tribune* cho biết, không thể không phần nào cảm thông với Langley.

> Ông đã chế tạo máy bay bốn cánh của mình trên các nguyên tắc khoa học như ông hiểu nó. Ông đã mất nhiều tiền, ông đã thể hiện sự kiên nhẫn và bền bỉ tuyệt vời, ông đã làm việc cật lực... Rõ ràng là có cái gì đó sai trong các nguyên tắc và ứng dụng khoa học của giáo sư.

Người duy nhất mà tiếng tăm không bị sứt mẻ là Charles Manly. Langley mất ba năm sau đó, vào năm 1906, không bao giờ vượt qua được nỗi thất bại và nhục nhã.

Tin tức về những gì đã xảy ra được Orville truyền đến Kitty Hawk. Những tin này được công bố rộng rãi vào ngày 9 tháng Mười hai, chính buổi sáng ông rời Dayton với các trục thép cánh quạt đặc ruột mới. Trong khi chờ tàu tại nhà ga, ông đã đọc được bài báo với tất cả các chi tiết.

Không ai trong hai anh em đưa ra nhận xét chỉ trích hay coi thường Langley. Thay vào đó, họ bày tỏ sự tôn trọng và lòng biết ơn đối với phần công sức mà ông đã đóng góp trong các nỗ lực của họ. Chỉ cần biết rằng người đứng đầu Viện Smithsonian, tổ chức khoa học nổi tiếng nhất ở Mỹ, tin tưởng vào khả năng con người có thể thực hiện được các chuyến bay đã là một trong những lý do khiến họ tiến hành công trình của mình, như Wilbur nói với Octave Chanute trong một bức thư viết mấy năm sau đó.

Đối với công trình của Langley, những thành công và thất bại của ông, Wilbur nghĩ: "Có lẽ còn quá sớm để đánh giá chính xác, nhưng ngoài những chuyện hoàn toàn không liên quan gì đến việc này, ông đã đạt nhiều thành tựu trong việc lan tỏa ý tưởng, và nhiều người đã được ông truyền cảm hứng".

> Ông có phẩm chất đạo đức và tinh thần của những nhân vật có tầm ảnh hưởng lớn đến lịch sử. Khi phần lớn các nhà khoa học coi thường các nghiên cứu trong lĩnh vực hàng không, thì ông lại có những nhận thức sâu sắc để khám phá tính khả thi đó, đồng thời can đảm hứng chịu sự nhạo báng của công chúng và sự xa lánh của bạn bè. Ông xứng đáng nhận được nhiều hơn là những gì ông phải chịu đựng.

Thái độ của giới báo chí và của một số đồng nghiệp của ông thật "đáng xấu hổ", Wilbur nói. "Công việc ông đã tiến hành không đáng bị chỉ trích, và ông cũng không cần phải xin lỗi".

III.

Orville đến Kitty Hawk vào buổi trưa thứ Sáu ngày 11 tháng Mười hai và dành cả buổi chiều hôm đó để cùng Wilbur tháo dỡ "hàng hóa". Thứ Bảy, gió quá nhẹ để bắt đầu. Chủ nhật, luôn là ngày nghỉ, họ tiêu khiển cũng như cách họ làm khi ở nhà, đọc sách và thăm hỏi những người hàng xóm, lúc này là Adam Etheridge ở Trạm cứu hộ, ông cùng với vợ con đến chào hỏi và xem cái máy bay mà nhiều người đã nói về nó.

Vào chiều thứ Hai ngày 14 tháng Mười hai, những công đoạn cuối cùng đã hoàn tất, hai anh em đã sẵn sàng. Với sự giúp đỡ của John T. Daniels, một người đàn ông trông mạnh mẽ đến nỗi người ta tưởng ông có thể nâng cả một ngôi nhà, và hai người đàn ông khác từ nhà ga, họ kéo chiếc Flyer nặng 274 kg đi 400 m về phía Đồi Lớn, lên mặt đồi – ở độ dốc nơi họ đã lắp đặt đường ray dài 18 m.

Khi động cơ khởi động với một tiếng gầm lớn, một số cậu bé đi theo bị giật mình và lao xuống khỏi ngọn đồi.

Mọi thứ đã được lắp đặt xong. Không tranh luận xem ai sẽ bay đầu tiên, họ chỉ đơn giản dùng cách tung đồng xu. Wilbur thắng và leo vào giữa máy bay, sát bên cánh quạt và giàn dây chằng, nằm sấp xuống bên cạnh động cơ, hông của ông đặt trên đệm điều khiển độ cong - vênh của hai cánh, từ đó ông có thể điều khiển các dây để làm các cánh cong - vênh bằng cách di chuyển thân mình; đầu ngẩng lên, nhìn

về phía trước, xuyên qua cần lái đặt nằm ngang để điều khiển độ cao của máy bay.

Orville nắm lấy một thanh sườn ở cuối cánh phải, sẵn sàng để giúp giữ thăng bằng khi máy bay bắt đầu tiến về phía trước trên đường ray.

Và thế là nó lướt đi, Orville chạy nhanh hết sức để cố bám sát cho đến khi không còn có thể theo kịp.

Nhưng vào đoạn cuối đường ray, Wilbur đã thực hiện sai một động tác. Kéo cần lái quá mạnh, ông làm cho Flyer bay vọt lên ở một góc quá dốc. Để điều chỉnh lại, ông kéo cần lái xuống, nhưng lại quá đột ngột và máy bay bổ nhào xuống bãi cát cách cuối đường ray khoảng 30 m.

Hai anh em hết sức phấn khích. Động cơ, thiết bị khởi động, tất cả đều có vẻ hoạt động ổn định. Hư hại nhẹ thôi. Lỗi của Wilbur trong việc tính toán, từ việc thiếu kinh nghiệm với các loại thiết bị này, là nguyên nhân duy nhất gây ra rắc rối, như ông nói với mọi người và giải thích trong một bức thư gửi cho Katharine và ngài Giám mục.

Việc sửa chữa kéo dài hai ngày. Phải đến cuối buổi chiều của ngày 16, máy bay mới sẵn sàng. Trong khi họ đặt nó vào đường ray trước khu trại để thực hiện những điều chỉnh cuối cùng, một người lạ đi ngang qua và săm soi chiếc máy bay, hỏi nó là cái gì.

> Khi chúng tôi nói với ông rằng đó là một chiếc máy bay, ông ta hỏi liệu chúng tôi có dự định cho nó bay

> không? [Orville ghi lại]. Chúng tôi nói chúng tôi sẽ bay, ngay khi gặp một cơn gió thích hợp. Ông ta quan sát nó một lúc lâu và sau đó, với một thái độ lịch sự, nhận xét rằng nó trông như thể sẽ bay được, nếu có một "cơn gió thích hợp".

Hai anh em cảm thấy thú vị, vì họ biết chắc rằng, "cơn gió thích hợp" mà người đàn ông này nghĩ đến hẳn phải là một cơn lốc với gió mạnh đến 120 km/h như đã xảy ra cách đây không lâu.

*

Chỉ có năm người đàn ông xuất hiện vào buổi sáng thứ Năm ngày 17, sau khi hai anh em treo một tấm ga trải giường màu trắng ở bên hông của nhà kho – tín hiệu cho những người ở Trạm cứu hộ biết hai anh em đang cần đến sự giúp đỡ của họ. Như Orville sau đó giải thích, nhiều người dường như không sẵn sàng để đối mặt với "sự khắc nghiệt của những cơn gió lạnh buốt tháng Mười hai để ra xem, vì họ nghĩ rằng chiếc máy sẽ không thể bay được".

Những người xuất hiện thì lại nghĩ khác. "Chúng tôi đã nhìn thấy tàu lượn bay lượn mà không có động cơ", John T. Daniels nhớ lại, "và khi các chàng trai gắn một động cơ vào trong đó, chúng tôi hiểu rằng họ biết chính xác những gì họ đang làm".

Adam Etheridge và Will Dough đã đến cùng với Daniels từ Trạm cứu hộ. W. C. Brinkley là một nông dân nuôi bò sữa đến từ Manteo, và người thứ năm, Johnny

Moore, một cậu chàng khoảng 18 tuổi, đã vô tình có mặt ở đó và tò mò muốn biết về cỗ máy lạ mắt.

Daniels, là một "tay khôi hài", nói với cậu ta rằng đó là "máy bắt vịt" và trong ít phút nữa, Orville sẽ leo lên và bay ra vịnh, nơi có hàng trăm con vịt, ông sẽ thả một cái lưới khổng lồ và bắt hết chúng. Cậu chàng quyết định ở lại để xem.

Bill Tate sau này bày tỏ sự nuối tiếc, khi vào thời điểm đó ông đã đi đến thành phố Elizabeth.

Ngày hôm đó trời rất lạnh. Một lớp băng mỏng bao phủ các mặt hồ gần đó. Một cơn gió thổi mạnh đến từ phương bắc. "Gió thường hay thổi", Wilbur đã nói với khán giả ở Chicago vào tháng Sáu. Nó đã thổi với sức gió của một cơn lốc trong khoảng 30 đến 40 km/h, không phải là điều kiện lý tưởng. Khó khăn khi có gió lớn không phải là khi bay ngược hướng với nó, mà chính là việc giữ thăng bằng.

Một thời gian sau, khi nhớ lại giai đoạn này, Orville cũng cảm thấy ngạc nhiên về "sự táo bạo của chúng tôi khi cố gắng cất cánh một chiếc máy bay mới thiết kế mà chưa từng được bay thử nghiệm trong điều kiện thời tiết như vậy".

Cùng với những người đàn ông, họ kéo chiếc Flyer đến giàn phóng, bốn cây gỗ vuông dài khoảng 4,5 m, bề mặt được lót kim loại, đặt nằm ngay ngắn trên mặt đất,

cách trại 30 m về hướng tây, giàn phóng hướng về phía bắc – đông bắc chạy thẳng vào hướng những cơn gió lạnh buốt.

Với tất cả mọi thứ đã được sắp đặt xong xuôi và sẵn sàng để bay, Wilbur và Orville đứng cách những người khác một khoảng ngắn, im lặng một lúc dưới bầu trời bao la u ám. Họ đội mũ và mặc áo gió sẫm màu, bên trong mặc bộ đồ quen thuộc gồm áo sơ mi trắng, cổ áo hồ bột và cà vạt đen. Họ mặc đồ như thể đang đứng tán gẫu trên một góc phố ở Dayton vào một buổi sáng mùa đông.

Năm người kia đứng theo dõi và chờ đợi trong im lặng. Họ có vẻ "rất nghiêm túc", như John T. Daniels nhớ lại. "Không ai muốn lên tiếng".

Wilbur đã thắng trong vụ tung đồng xu trước đó ba ngày nên bây giờ đến phiên Orville. Cả hai bắt tay nhau như thể nói lời tạm biệt. Sau đó, Wilbur tiến về phía những người khác, nói với họ hãy bỏ vẻ mặt nghiêm trọng đi để cổ vũ cho Orville đang trên đường ray.

"Chúng tôi đã cố gắng", Daniels nói, "nhưng chỉ hét lên những tiếng hò reo yếu ớt thiếu nhiệt tình".

Kể từ năm 1900, khi Wilbur, trong chuyến đi đầu tiên đến Kitty Hawk, đã đem theo một máy ảnh như một phần trong các thiết bị của mình, hai anh em ngày càng quan tâm đến nhiếp ảnh và xem nó là thiết bị cần thiết cho các cuộc bay thử nghiệm của họ. Thậm chí họ đã bắt đầu bán các máy chụp ảnh tại cửa hàng xe đạp. Năm 1902, họ đã

đầu tư một số tiền lớn lên đến 55,55 đô-la để mua một máy ảnh loại tốt sản xuất tại Mỹ. Đó là chiếc máy Gundlach Korona V loại lớn, sử dụng 5 tấm kính kích thước 12 cm x 17 cm, nó có một màn trập dùng khí nén. Sáng sớm ngày 17 tháng Mười hai, Orville đã đặt máy Korona trên các chân gỗ của nó, cách điểm cuối của giàn phóng khoảng 9 m và giao cho Daniels nhiệm vụ bóp bóng cao su để đóng màn trập khi Flyer lướt qua.

Orville nằm sấp tại vị trí cạnh cần lái như Wilbur đã làm, trong khi Wilbur đứng bên phải ở ngoài đầu lớp cánh dưới sẵn sàng giúp giữ thăng bằng khi nó bắt đầu trượt xuống đường ray của giàn phóng. Mấy phút trôi qua trong khi động cơ nóng dần lên. Như sau này họ nhấn mạnh là họ cảm thấy mình như không có bất kỳ "liên hệ nào" với việc thực hiện và điều khiển động cơ của máy bay.

Đúng 10 giờ 35 phút sáng, Orville buông dây giữ chiếc Flyer và nó bắt đầu chạy về phía trước, nhưng không nhanh lắm, vì gió thổi ngược dữ dội, và Wilbur, đặt tay trái trên cánh máy bay, một cách vững chãi.

Vào cuối đường ray của giàn phóng, chiếc Flyer bay vút lên không, và Daniels, người chưa từng sử dụng máy ảnh trước đó, đã thả màn trập để chụp bức ảnh mang tính lịch sử nhất của thế kỷ này.

Đường bay của chiếc máy, nói theo cách của Orville, là "cực kỳ thất thường". Chiếc Flyer lượn lên, hạ xuống,

lượn lên một lần nữa, bị thổi ngược lại rồi lại nâng lên một lần nữa như một con ngựa hoang bất kham khi một bên cánh đánh vào cát. Quãng đường bay được 36 m, chưa bằng nửa chiều dài của một sân bóng chày. Tổng thời gian trên không là khoảng 12 giây.

"Anh có sợ không?", Orville được hỏi. "Sợ ư?" Ông nói với một nụ cười. "Không có thời gian để mà sợ".

"Nó chỉ là một chuyến bay 12 giây", sau này ông cũng nhấn mạnh điều đó, "và là một chuyến bay còn chập choạng, chao liệng, dò dẫm, không thể được xem là một chuyến bay tốt nhất, nhưngvẫn là một chuyến bay thực sự".

Máy bay được nâng lên và mang trở lại vị trí ban đầu, sau đó tất cả họ đều vào lều nghỉ ngơi một chút để làm ấm lại.

*

Khoảng 11 giờ sáng, gió đã lặng phần nào, đến lượt Wilbur bay thử, và "bay như một con chim" được 53 m, rồi Orville bay một lượt nữa, được 60 m. Sau đó, gần trưa, trong lần thử nghiệm thứ tư, Wilbur đã bay được gần 800 m trên không, cách mặt đất 260 m trong 59 giây.

Phải mất bốn năm. Họ đã phải chịu đựng các cơn bão dữ dội, tai nạn, hết sự thất vọng này đến sự thất vọng khác, sự thờ ơ hoặc chế giễu của công chúng, và cả đám muỗi quỷ quái dày đặc như mây. Để đến được với các cồn cát làm khu thử nghiệm, họ đã phải thực hiện năm chuyến đi từ Dayton

(kể cả chuyến Orville phải trở về để nghiên cứu và tìm kiếm một trục cánh quạt mạnh hơn), tổng cộng 11.000 km bằng tàu hỏa, tất cả chỉ để bay được gần 800 m. Không sao cả! Họ đã làm được điều đó.

Họ dự tính có thể sẽ bay dài hơn nữa, thậm chí cố gắng có một chuyến bay xuống bãi biển đến đài khí tượng. Tuy nhiên, một cơn gió mạnh đột ngột đã chụp lấy chiếc Flyer và ném nó xuống bãi cát. "Giống như bạn nhìn thấy một chiếc dù bị lộn trái và nằm chỏng gọng trong gió", như John T. Daniels nhớ lại.

Daniels đang đứng giữ một đầu cánh và đột nhiên thấy mình bị cuốn vào trong đám dây và máy bay "bị thổi hướng ra biển, đầu tiên chạm một điểm xuống đất, rồi đến điểm kia, lộn hết vòng này đến vòng khác, và tôi càng bị cuốn rối hơn trong suốt thời gian đó". Tất cả hơn 270 kg của máy bay, cộng với Daniels, nặng hơn 90 kg, bị gió thổi tung lên nhẹ bẳng.

Khi máy bay dừng lại trong giây lát, Daniels đã thoát ra thành công. ("Sự thoát thân của ông là một phép lạ", sau này Orville viết lại, "trông như ông đã bị cuốn vào động cơ và dây xích".) Daniels kể lại: "Tôi không bị thương tích nặng nhưng bị khá nhiều vết bầm tím và trầy xước, và vì quá sợ hãi, tôi đã không thể đi thẳng được mất một lúc". Hai anh em "chạy đến bên tôi, kéo thử chân tay và sờ nắn các xương sườn, rồi nói với tôi rằng không có cái xương

nào bị gãy". "Họ lộ vẻ sợ hãi". Từ hôm đó, Daniels có thể tự hào tuyên bố mình là người đã sống sót sau tai nạn máy bay đầu tiên trong lịch sử.

Chiếc Flyer chỉ còn là một đống phế liệu, gần như tất cả các khung sườn của cánh đều bị hỏng, các thanh điều hướng bị uốn cong, trục thẳng đều gãy. Mọi suy tính cho một chuyến bay khác đã tan biến.

Daniels và những người khác nói lời chào tạm biệt và quay trở lại Trạm cứu hộ. Về phần mình, Wilbur và Orville ăn trưa qua loa, sau đó rửa sạch chén bát trước khi đi bộ 6 km đến đài khí tượng ở Kitty Hawk để gửi một bức điện về nhà.

Những ngày này ở Dayton trời mù mây và lạnh cóng, tuyết rơi đọng lại trên mặt đất. Trời đã tối, khi cả nhà đang chuẩn bị bữa ăn tối trong bếp tại căn nhà số 7 đường Hawthorn, Carrie Kayler phải dừng lại để ra mở cửa. Bưu tá của Bưu điện Western Union trao cho cho cô một bức điện tín, cô ký nhận và đem lên lầu cho ngài Giám mục.

Chỉ vài phút sau, với gương mặt trông rất hài lòng nhưng giọng nói thì điềm tĩnh, ông nói với cô: "Họ đã thực hiện một chuyến bay". Bức điện viết:

> BAY THÀNH CÔNG BỐN CHUYẾN TRONG BUỔI SÁNG THỨ NĂM TRONG SỨC GIÓ 33KM/GIỜ BẮT ĐẦU TỪ ĐIỂM KHỞI HÀNH CHỈ VỚI ĐỘNG CƠ VẬN TỐC TRUNG BÌNH

TRÊN KHÔNG LÀ 50 KM, BAY LÂU NHẤT 57 GIÂY, THÔNG BÁO CHO BÁO CHÍ, VỀ NHÀ LỄ GIÁNG SINH.

OREVELLE WRIGHT

(Sai lạc trong việc truyền tin khiến 59 giây bị ghi thành 57 giây và tên Orville bị đánh sai chính tả.)

Katharine từ trường về, đọc bức điện, cô bảo Carrie hoãn bữa ăn tối, đợi cô đi thông báo cho Lorin.

*

Thành công là chắc chắn rồi. Và còn hơn thế nữa. Những gì diễn ra ngày hôm đó vào năm 1903, trong những cơn gió lớn lạnh buốt của miền đất Outer Banks và kéo dài chưa đầy 2 giờ, là một bước ngoặt trong lịch sử, là sự khởi đầu của một thay đổi cho thế giới, lớn hơn nhiều so với bất kỳ người nào có mặt ở đó có thể hình dung ra. Với máy bay tự chế, Wilbur và Orville Wright đã cho thấy không còn nghi ngờ gì nữa, con người có thể bay, và nếu thế giới chưa biết đến điều này thì hai anh em họ đã biết.

Chuyến bay của họ vào sáng hôm đó là lần đầu tiên, một máy bay có người lái, tự cất cánh bay lên không với động cơ của chính mình, bay về phía trước mà không bị giảm tốc độ, hạ cánh tại một điểm cách xa và ở độ cao lớn hơn nơi nó khởi hành.

Là những người đàn ông biết cư xử, không một ai trong hai anh em so sánh những thành quả tuyệt vời của

mình với sự thất bại hoàn toàn của Samuel Langley xảy ra chỉ vài ngày trước đó. Điều này càng làm cho những gì họ đạt được trở lên nổi bật hơn. Một điều không ngờ tới, các dự án của Langley đã tốn gần 70.000 đô-la, phần lớn là tiền công quỹ, trong khi tổng chi phí của hai anh em cho tất cả mọi thứ từ năm 1900 đến 1903, bao gồm cả tiền vật liệu và chi phí đi lại đến Kitty Hawk, chỉ chưa đến 1.000 đô-la, số tiền hoàn toàn từ lợi nhuận ít ỏi trong việc kinh doanh xe đạp của họ.

Trong số những người từng là nhân chứng sống tại vùng đồi Kill Devil vào sáng ngày 17 tháng Mười hai, John T. Daniels là người xúc động nhất về những gì ông đã chứng kiến. "Tôi thích nghĩ về nó bây giờ", như ông trả lời trong một cuộc phỏng vấn vài năm sau đó. "Tôi thích nghĩ về hình ảnh chiếc máy bay đầu tiên bay lên không trung... đẹp như bất kỳ loài chim nào bạn từng thấy. Tôi nghĩ rằng trong cuộc đời mình tôi chưa từng chứng kiến hình ảnh nào đẹp hơn thế".

Nhưng điều kỳ diệu này sẽ không bao giờ xảy ra, Daniels cũng nhấn mạnh, nếu không có hai "chàng trai làm việc siêng năng nhất" mà ông từng biết.

> Không phải nhờ may mắn mà họ đã thành công; đó là nhờ sự lao động cật lực và lương tri; họ đặt cả trái tim, tâm hồn và nhiệt huyết vào một ý tưởng và họ tin tưởng vào nó.

Khi đóng gói chiếc Flyer hư hỏng để gửi về quê nhà, hai anh em đã "chắc chắn" nắm vững các kỹ thuật để bay bằng động cơ. Nhưng họ cũng hiểu hơn ai hết là vẫn còn nhiều việc phải làm; nhiều chi tiết cần được cải tiến. Bản thân họ cần phải học hỏi thêm về kỹ năng bay, và điều này chỉ có thể đạt được qua nhiều trải nghiệm bay hơn nữa. Chiếc Flyer sẽ được lưu giữ tại Dayton. Nó sẽ không bao giờ cất cánh thêm lần nào nữa.

6

BẦU TRỜI TRÊN CÁNH ĐỒNG HUFFMAN

"Tôi thấy họ trên cánh đồng... Chỉ vài người thỉnh thoảng mới thoáng nhìn qua về những thử nghiệm của họ, và coi họ chỉ là những Darius Green khác, nhưng tôi ngay lập tức nhận ra, họ thực sự là những nhà thám hiểm khoa học đang phục vụ thế giới theo cách tương tự như Columbus đã làm khi ông phát hiện ra châu Mỹ".

— AMOS I. ROOT —

I.

Đã có sự thống nhất trong gia đình trước đó, là khi Wilbur và Orville thành công tại Kitty Hawk, thì Lorin, sẽ ngay lập tức thông báo cho các tờ báo địa phương và Liên đoàn Báo chí[1] Vì vậy, khi Katharine chuyển giao bức điện tín "THÀNH CÔNG" cho ông, Lorin đem nó xuống trung tâm thành phố đưa cho biên tập viên tờ *Dayton Daily News*, Frank Tunison, và cũng là người đại diện cho hãng

1. Tên tiếng Anh: Associated Press, thường được biết đến tên viết tắt Hãng AP.

thông tấn AP. Tunison đọc bức điện và có vẻ không mấy hứng thú. "57 giây hả?", ông hỏi. "Nếu là 57 phút thì nó mới là một tin tức đáng để đăng báo".

Không một dòng tin nào đề cập đến việc này được đăng ở trang nhất số báo phát hành vào ngày hôm sau, nó chỉ được đăng như một đoạn tin ngắn gọn in ở trang ruột của tờ *Dayton Daily News*. Ở một nơi khác trong nước, một bài viết nhố nhăng tường thuật không chính xác những gì hai anh em đã làm, xuất hiện trên trang bìa tờ *Virginian-Pilot* (Phi công Virginia). với hàng tít nổi bật: "MÁY BAY VÚT LÊN 5 KM, LƯỚT TRÊN NHỮNG ĐỒI CÁT VÀ NGỌN SÓNG Ở KITTY HAWK, BỜ BIỂN CAROLINA".

Vào buổi chiều họ gửi một bức điện tín từ đài khí tượng ở Kitty Hawk, hai anh em đã đặc biệt đề nghị người đánh điện tín khi ấy là Joseph Dosher, bảo mật nội dung của bức điện. Khi nhân viên tổng đài tại trạm Norfolk hỏi liệu anh ta có thể chia sẻ tin tức này với một người bạn làm việc cho tờ *Virginian-Pilot* không, thì hai anh em đã đề nghị Dosher đánh điện trả lời là: "KHÔNG ĐƯỢC".

Nhưng điều đó chẳng thay đổi được gì. Từ những thông tin hạn chế trong bức điện tín, các biên tập viên tờ *Virginian-Pilot* đã nhào nặn ra một bản tin hoàn toàn khác với sự thật. Chiếc máy của anh em nhà Wright, theo câu chuyện đăng trên tạp chí, đã được phóng lên từ giàn phóng và vút lên bầu trời khoảng 18 m. Nó được miêu tả lại là

được gắn thiết bị đẩy loại sáu cánh quạt, "một cái được lắp ngay dưới khung để tạo lực nâng khi máy bay đang chuyển động, chiếc còn lại nằm ngang dọc theo đuôi đến giữa máy bay tạo lực đẩy tiến lên phía trước". Theo bài báo, câu nói mang tính lịch sử đầu tiên của Wilbur sau khi bay được 5 km là: "Eureka!"

Những biến thể của câu chuyện này lại xuất hiện trên tờ *Washington Post*, *Chicago Tribune*, *New York Times*, *Cincinnati Enquirer* và một số tờ báo khác, nhưng không gây được được tiếng vang nào.

Tuy nhiên, ở Boston, hai anh em doanh nhân Godfrey và Samuel Cabot trong gia tộc danh tiếng Cabot, ngay lập tức cảm nhận được tầm quan trọng của sáng chế này. Godfrey viết thư chúc mừng hai anh em nhà Wright, đồng thời đề nghị được cung cấp thêm các chi tiết. Ông đã nhận được thư phúc đáp chỉ vài ngày sau đó. Hài lòng với những gì đọc được, ngày 31 tháng Mười hai ông gửi một bức thư đến Thượng nghị sĩ Henry Cabot Lodge của bang Massachusetts, một người họ hàng xa của ông và là người bạn thân của Tổng thống Theodore Roosevelt.

> Dường như với tôi [Cabot viết] có thể nói rằng, thành công này đã đánh dấu sự khởi đầu của các chuyến bay trên không của loài người mà không cần sự hỗ trợ của khinh khí cầu. Nó khiến tôi nghĩ rằng đã đến lúc Chính phủ Mỹ nên quan tâm đến sáng chế này.

Thượng nghị sĩ Lodge chuyển thư của Cabot đến Bộ Chiến tranh, và nó nằm đó trong lãng quên. Về các phản ứng ở Dayton, có lẽ chỉ 1% tin rằng hai anh em đã thực sự điều khiển máy bay của họ, hoặc thực sự nếu có, thì cũng là do may mắn.

*

Công việc tại cửa hàng xe đạp trên đường West Third trở lại bình thường, như Charlie Taylor cho biết, không có gì "sôi nổi" hơn so với trước.

> Tất nhiên, họ rất hài lòng với chuyến bay. Nhưng câu đầu tiên họ nói với tôi về động cơ bị hư hỏng vì bị gió đập tan tành... là họ muốn có ngay một động cơ mới... Họ luôn nghĩ đến những điều tiếp theo cần làm và không lãng phí thời gian để lo lắng cho những việc đã trở thành quá khứ.

Mục tiêu lúc này là thiết kế một phiên bản cải tiến hơn của chiếc Flyer với động cơ kiên cố và có công suất lớn hơn. Họ cũng không thể bỏ bê công việc mang lại thu nhập cần thiết để trang trải chi phí cho cửa hàng và gia đình, đó là chưa kể đến chi phí cho các thí nghiệm của họ. Như Charlie Taylor liên tục nhắc nhở họ: "Không có bất kỳ nguồn hỗ trợ nào khác".

Trong những tháng đầu năm 1904, số xe đạp khách đem đến sửa tại cửa hàng, ổn định từ 15 đến 20 chiếc mỗi tuần. Cộng thêm doanh thu bán phụ tùng "lặt vặt" của xe

đạp, như họ ghi trong sổ sách của cửa hàng, gồm: lốp xe đạp (3,25 đô-la/chiếc); chuông xe đạp (10 xu); đèn (1 đô-la); bàn đạp (5 xu); nan hoa xe đạp (10 xu); bơm xe đạp (35 xu). Như thường lệ vào mùa đông, việc mài giày trượt băng (15 xu/chiếc) đã đem lại thêm một khoản thu nhập ổn định.

Doanh thu từ các kiểu dáng xe đạp do hai anh em sáng chế đem lại phần lớn thu nhập, nhưng nó sẽ không tăng lên cho đến tháng Tư. Vì vậy, để có đủ số lượng hàng, họ phải dành phần lớn thời gian để lắp ráp xe đạp mới. Tiền lương duy nhất họ phải trả là 18 đô-la một tuần cho Charlie Taylor và 2,5 đô-la cho Carrie Kayler.

Để cắt giảm chi phí cho công việc thử nghiệm máy bay, họ quyết định tìm một khu vực gần nhà thay vì đến Kitty Hawk, không những tiết kiệm được chi phí đi lại, vận chuyển máy móc và đồ đạc, Wilbur và Orville còn nhận được sự trợ giúp của Charlie Taylor; đồng thời bớt đi một mối bận tâm nữa là những cơn gió cuốn đầy cát ở Kitty Hawk có thể gây hư hại động cơ của họ.

"Sân bay" thuận tiện, như họ kết luận sau khi tìm kiếm, là cánh đồng trồng cỏ để chăn nuôi bò có diện tích khoảng 33ha, cách thành phố 12 km về hướng đông bắc. Trong nhiều năm qua, William Werthner, giáo viên môn khoa học phổ thông tại trường trung học, từng đưa học sinh của mình, có cả Orville và Katharine đi thực tế ở đó, Orville rất thích địa điểm này, có lẽ đây cũng là một phần lý do cho sự lựa chọn của họ.

Cảnh quan nơi đây rộng lớn và tương đối cách biệt, nhưng không được như ở Kitty Hawk, nơi chân trời mở rộng, gió lộng và gần như hoàn toàn biệt lập.

Ở đây, không gian dùng để thử nghiệm có thông số xác định rõ ràng. Khu vực này được bao bọc bằng hàng rào kẽm gai, cây cối mọc rải rác trên cánh đồng, trong đó có một cây bồ kết gai cao 15 m, gai bao bọc quanh thân. Chính cánh đồng này, như Wilbur nói, đầy gò đống của lũ chuột chũi mà trước kia có thể là một thị trấn của loài sóc chó. Đường ray tàu điện liên tỉnh xuất phát từ Dayton Columbus chạy dọc một bên cánh đồng, khiến hành khách trên tàu có thể dễ dàng nhìn thấy hoạt động của họ.

Hai anh em biết công việc được thực hiện ở đây có thể là giai đoạn quan trọng cuối cùng để họ hoàn thành mục tiêu. Ở đây, họ sẽ phải nỗ lực hơn để có được những chuyến bay hiệu quả hơn so với những gì họ đã làm được ở Kitty Hawk. Họ phải nắm vững kỹ thuật cất cánh, bay lượn với máy bay gắn động cơ cánh quạt và hạ cánh an toàn. Vì vậy, Wilbur nhấn mạnh, họ sẽ phải học cách để thích ứng với mọi môi trường.

Nếu không gian bị hạn chế, thì họ lại càng phải thuần thục tất cả những kỹ năng điều khiển máy bay. Tàu điện liên thành phố đi qua đây đồng nghĩa với việc họ sẽ nằm trong tầm ngắm của công chúng hằng ngày vì nó là một phương tiện giao thông giá rẻ – đi tàu 40 phút từ thành phố chỉ mất 5 xu, lại có điểm dừng thuận tiện ở

ngay trạm Simms, phía cuối cánh đồng. Họ nắm rõ lịch trình của tàu điện, vì vậy nếu cần thiết, họ chỉ cần sắp xếp thời gian các chuyến bay vào những giờ không có tàu điện chạy qua.

Cánh đồng cỏ thuộc sở hữu của Torrence Huffman, Chủ tịch Ngân hàng Quốc gia thứ tư ở Dayton, anh em nhà Wright có quen biết ông ta. Khi họ hỏi thuê khu đất để sử dụng cho công việc của mình, ông ta nói sẽ không nhận tiền thuê, chỉ cần họ dắt lũ ngựa và bò ra bên ngoài hàng rào trước khi bay thử. Dù có thiện cảm với hai anh em, nhưng Huffman vẫn thuộc số đông những người ít có niềm tin vào dự án của họ. "Họ là những kẻ xuẩn ngốc", ông nói với những người nông dân làm việc trên các cánh đồng liền kề như vậy.

Trong lúc rảnh rỗi, hai anh em cưa, đục các thanh gỗ làm khung cho chiếc máy bay mới và phụ giúp Charlie Taylor chế tạo đầu máy.

Milton, cháu trai của họ, thường hay loanh quanh bên hai anh em, sau này viết lại: "Lịch sử đang diễn ra tại cửa hàng xe đạp và trong ngôi nhà của họ, nhưng nó bị che khuất bởi cuộc sống bình thường, khiến tôi phải mất nhiều năm sau mới nhận ra".

Vào mùa xuân năm 1904, người ta có thể thấy Wilbur và Orville ngoài cánh đồng, vung liềm cắt cỏ hay dùng xẻng để san bằng các đụn đất của lũ chuột chũi. Nhà chứa máy

bay được xây ở phía cuối cánh đồng, khuất xa tầm nhìn của khách đi tàu điện.

Trước khi thực hiện những chuyến bay thử nghiệm đầu tiên của mình, vì sợ mọi người nghĩ rằng họ quá bí mật, hai anh em đã mời một số bạn bè, hàng xóm đến tham quan. Các nhà báo cũng được hoan nghênh, nhưng với điều kiện không được chụp ảnh. Chủ yếu vì họ e ngại rằng các bức ảnh có thể được sử dụng để nghiên cứu thiết kế và cơ chế điều khiển máy bay của họ, đó chính là điểm làm cho máy bay của họ khác với máy bay của những người khác.

Thứ Hai, ngày 23 tháng Năm, dù trời có mưa vào buổi sáng sớm nhưng vẫn có khoảng 50 người tập trung tại cánh đồng Huffman. Giám mục Wright, Katharine, Lorin và gia đình đều có mặt, và còn thêm một tá phóng viên nữa. Nhưng trời quá ít gió nên các chuyến bay thử nghiệm phải hoãn lại. Dù thế nào thì gió vẫn là yếu tố thiết yếu.

Thứ Tư, khi đám đông tụ tập lần nữa, mưa lại khiến các chuyến bay thử nghiệm phải hoãn lại. Sáng hôm sau, ngày 26 tháng Năm, mưa nhiều hơn, nhưng sau đó tạnh một lúc vào buổi chiều, và trời gần như lặng gió, đó là dấu hiệu của một cơn bão sắp đến, hai anh em quyết định "phải khởi động một chút". Orville cầm lái, chiếc Flyer II bay lên vỏn vẹn 2,5 m rồi lập tức đáp xuống, chỉ vài giây sau khi rời khỏi đường ray. Có điều gì đó không ổn với động cơ mới.

Đó khó có thể là một buổi ra mắt để khuấy động hứng thú hoặc phá tan sự hoài nghi. Một vài phóng viên, cố gắng viết những bài báo thú vị, hoặc là họ ca ngợi công suất của động cơ hoặc thổi phồng sự kiện, chẳng hạn như nói máy bay đã bay được 22 m trên không trung. Giám mục Wright, người có kỳ vọng lớn hơn bất cứ ai có mặt ngày hôm đó, chỉ có thể ghi lại trong nhật ký của mình rằng, chính xác thì Orville đã bay được 7 m.

Sau này, một số người còn suy đoán rằng thất bại ngày hôm đó chỉ là một màn kịch do hai anh em dàn dựng chủ yếu để giảm thiểu sự quan tâm của công chúng và báo chí. Nhưng điều này có vẻ vô lý vì đó không phải là bản chất của hai anh em, và thực tế là hầu như không có điều gì tốt đẹp xảy đến với họ trong suốt 3 tháng tiếp theo.

Ngày 10 tháng Sáu, máy bay lao xuống cánh đồng vì cần lái bị trục trặc. Một ngày khác, đuôi lái bị đập vỡ trong một lần hạ cánh. "Thanh đuôi bị hỏng trong lúc khởi động", Wilbur ghi lại về chuyến bay của mình vào ngày 2 tháng Tám. Ngày khác, các dây kèo ở đuôi "trục trặc". Ngày 5 tháng Tám, Orville "đâm xuống mặt đất ngay khi mới bắt đầu". Wilbur bay một lần nữa vào ngày mùng 8 và cánh máy bay chém xuống đất lúc cất cánh.

Hai ngày sau, một bánh lái bị đập vỡ, một cánh quạt bị hỏng. "Có vẻ như kỹ năng điều khiển máy bay của chúng tôi đang thụt lùi", Wilbur nói. "Chẳng có gì ngoạn mục trong các chuyến bay thử nghiệm này", Werthner nhớ lại,

người giáo viên môn khoa học tại trường trung học đã giúp hai anh em một tay với "con chim trắng tuyệt vời của họ", như cách ông gọi nó, tuy nhiên với bản tính lạc quan của Wilbur thì sau những sự cố như xăng tràn ra ngoài máy bay, hoặc một chi tiết nào đó bị vỡ, hoặc động cơ không hoạt động, vẫn luôn làm mọi người thấy vững tin.

> Lòng kiên nhẫn bền bỉ, niềm tin vững chắc vào thành công cuối cùng, sự tôn trọng lẫn nhau có thể được coi là bản chất của những người đàn ông được nuôi nấng và giáo dục tốt. Những chuyến bay thất bại này, hay những lần cất cánh thành công, hai anh em đều lần lượt thực hiện; sau mỗi lần bay thử nghiệm, hai nhà phát minh, đứng tách xa mọi người, trao đổi ý kiến thật lâu trong không gian riêng, và luôn tìm ra một cải tiến mới; họ dần đến gần hơn thời điểm mà các chuyến bay được thực hiện liên tục. Nếu máy bay có thể bay liên tục trong 2 phút, thì nó cũng có thể làm như vậy trong một giờ, nếu mọi chi tiết đều vận hành ổn định.

Cuối cùng, ngày 13 tháng Tám, họ rất sửng sốt khi Wilbur bay được 300 m, xa hơn so với bất kỳ chuyến bay nào tại Kitty Hawk, và gấp 5 lần những chuyến bay họ đã thực hiện trên cánh đồng Huffman.

"Bạn có nghe nói về những gì họ đang làm ngoài kia không?" Thông thường thì dân trong thành phố sẽ nhún vai trả lời "cũng loáng thoáng", rồi lại tiếp tục trò chuyện. Rất ít người nghĩ đến chuyện hai anh em sau này sẽ là những người anh hùng vĩ đại nhất trong lịch sử thành phố

Dayton. Ngay cả những người đáp chuyến tàu điện liên tỉnh cũng hầu như không quan tâm đến những cỗ máy mà thỉnh thoảng họ nhìn thấy bay qua, hay có chút chú ý đến hai anh em đi đi về về thành phố trên cùng những chuyến tàu điện và trông có vẻ hơi khác lạ so với những hành khách khác.

Luther Beard là một ngoại lệ, là Tổng Biên tập tờ *Dayton Journal* và vì thỉnh thoảng ông dạy học ở một trường gần cánh đồng Huffman, ông cũng thường đi tàu điện đến tận trạm Simms. "Tôi từng trò chuyện với hai anh em một cách thân thiện và luôn lịch sự với họ", Beard nhớ lại, "bởi tôi cảm thấy tiếc cho họ. Họ dường như là những thanh niên nghiêm túc, có chí hướng. Tuy nhiên, họ lại bỏ qua công việc kinh doanh của mình để ngày qua ngày lãng phí thời gian với cái máy bay vớ vẩn đó".

Họ còn đặt mạng sống của mình trong vòng nguy hiểm, như họ đã nhận thức rõ. Trên một chuyến bay vào ngày 24 tháng Tám, bị một cơn gió dữ dội ngột thổi tới, Orville đâm bổ xuống đất với tốc độ 50 km/h. Tuy không bị gãy xương, nhưng với các vết bầm tím và tinh thần bị chấn động, ông đã không thể bay trong suốt tháng tiếp theo.

Trong khi các chuyến bay của Samuel Langley cần trời lặng gió để tiến hành, thì hai anh em nhà Wright lại cần những cơn gió mạnh. Rõ ràng ở cánh đồng Huffman, họ sẽ phải tìm cách bù đắp cho những cơn gió mạnh rất dồi dào tại Kitty Hawk. Wilbur nói phải tìm ra một phương pháp

để "chúng tôi không còn lệ thuộc vào gió". Phương pháp này phải đơn giản và ít tốn kém. Vì vậy, một lần nữa, họ lập tức tìm ra giải pháp để xử lý vấn đề.

Họ đã thiết kế "một thiết bị khởi động", đó là một giàn phóng máy bay dựa theo nguyên lý lực dẫn. Nó gồm một tháp cao 6 m có hình dạng giống như kim tự tháp. Thêm bốn cọc gỗ nữa, nó lại trông giống một giàn khoan dầu. Một sợi cáp gắn vào một quả cân kim loại có trọng lượng 725 kg, được móc qua ròng rọc treo ở trên đỉnh tháp. Phần còn lại của sợi dây chạy xuống chân tháp rồi từ đó luồn thẳng đến điểm cuối đường ray của giàn phóng, vòng qua một ròng rọc khác. Rồi sau đó, qua hệ thống dây kèo và ròng rọc, sợi cáp sẽ móc vào cần khởi động trên chiếc Flyer II đang nằm trên một bè gỗ lớn như hình cái giá xe đạp.

Hai anh em sẽ dùng mấy con ngựa để kéo quả cân lên cao đến tận đỉnh tháp. Sau đó, khi tất cả đã sẵn sàng, người lái sẽ tháo sợi dây móc ở máy bay, quả cân rơi thẳng xuống đất, kéo mạnh máy bay đến cuối đường ray, bắn nó vào không trung với một lực lớn hơn nhiều so với khi máy bay tự cất cánh bằng động cơ.

Ngày 7 tháng Chín, trời gần như lặng gió, Wilbur thử nghiệm lần đầu giàn phóng mới, bắt đầu với những quả cân có trọng lượng 90 kg, đến cuối ngày tăng thêm 180 kg nữa, ông có thể cất cánh không gặp khó khăn và bay một khoảng cách xa hơn bao giờ hết. Sau hơn một tuần, ngày

15 tháng Chín, ông không những đã thành công trong việc bay trọn 800 m mà còn có thể bay theo hình vòng cung, đó là một thành tựu lớn.

Không có phóng viên nào đến tham dự trong thời gian này. Công chúng cũng thờ ơ. Ngoại trừ một vài người, còn hầu hết chẳng để ý, tò mò hay hứng thú về những điều kỳ diệu đang xảy ra ngay tại thành phố Dayton.

Cũng không ai có đủ tầm nhìn và hiểu biết để đánh giá cao những người có tư duy, kỹ năng phi thường và lòng dũng cảm cần thiết để thành công với những thử thách đầy táo bạo. Trong 5 tháng, hai anh em đã thực hiện không dưới 50 chuyến bay thử nghiệm tại cánh đồng Huffman. Charlie Taylor luôn có mặt tại hiện trường phòng trường hợp động cơ gặp sự cố, và có thể nói rằng mỗi khi nhìn một trong hai anh em đi ra giàn phóng để bắt đầu, anh luôn lo sợ rằng có thể sẽ không bao giờ nhìn thấy người ấy sống sót trở về. Đối với Wilbur và Orville, sợ hãi là một từ xa lạ. Sau này, trong cuốn nhật ký của mình, James Cox, chủ bút tờ *Dayton Daily News*, ghi lại: "Khi tin tức về việc máy bay đang lượn trên bầu trời cánh đồng Huffman đến văn phòng tòa soạn... các phóng viên của chúng tôi không mảy may tin và cũng không cất công đi xem". Cả James Cox cũng vậy.

Về sau, khi Dan Kumler, biên tập viên tờ *Daily News*, được hỏi tại sao lại mất quá lâu mới đăng tải

những thành tựu quan trọng diễn ra rất gần đó như vậy, ông nói sau khi suy nghĩ một lát: "Tôi nghĩ là vì chúng tôi quá ngu ngốc".

II.

Trong cùng tháng Chín năm đó, cách 320 km về phía đông bắc Ohio, một người đàn ông đứng tuổi, thấp người, bước vào xe ô tô, như ông đã làm vào mùa hè năm trước, lái tới cánh đồng Huffman theo lời mời của hai anh em nhà Wright để chứng kiến những tiến bộ mà họ đã đạt được. Ông Amos Ives Root đến từ Medina, một thị trấn ở phía nam thành phố Cleveland. Luôn ăn mặc gọn gàng, bộ râu trắng được tỉa cẩn thận. Ông cao không quá 1,6 m, nhưng năng lượng và sự tò mò của ông thì thật tuyệt vời. Đôi mắt nâu sáng của ông dường như không bỏ sót bất kỳ điều gì. Sinh ra trong một căn nhà gỗ thô mộc, ông bắt đầu sự nghiệp sản xuất và tiếp thị vật liệu cho ngành nuôi ong vào năm 1869 – ở tuổi 30, và nhanh chóng được biết đến rộng rãi như là "bậc thầy nuôi ong" của Ohio. Đến năm 64 tuổi, ông trở lên giàu có, gia đình hạnh phúc, và tự hào là cha của 5 người con. Ông thích theo đuổi các hoạt động mang lại lợi ích tích cực. Như được nhắc đến trên các số báo hằng ngày ở thành phố Medina, Amos Root luôn háo hức và khát khao được chứng kiến những sự việc mới lạ và đầy kích động. "Ông yêu đồng hồ, cối xay gió, xe đạp, xe máy các loại, và đặc biệt là chiếc ô tô Oldsmobile Runabout của

mình. Hiếm khi nào thấy ông hạnh phúc hơn khi lái chiếc xe đó trên đường, hết mùa nay sang mùa khác.

> Tôi cũng thích các con ngựa theo một cách nào đó [ông viết], nhưng tôi không thích chăm sóc chúng. Tôi không thích mùi hôi bốc lên từ chuồng ngựa. Tôi cũng không muốn nhận nhiệm vụ phải vệ sinh cho con ngựa mỗi buổi sáng, và tôi cũng không muốn leo lên lưng nó trong mùa đông... Phải mất thời gian để leo lên lưng một con ngựa; nhưng ô tô thì luôn sẵn sàng để chúng ta sử dụng. Nó không bao giờ biết mệt mỏi; nó chạy nhanh hơn bất kỳ con ngựa nào.

Đối với chiếc Oldsmobile, ông thường thích thú nói, với cái giá 350 đô-la thì còn rẻ chán so với một con ngựa và cỗ xe kéo.

Ông cũng là người sùng đạo, là một giáo viên trường đạo, nhà tài trợ cho các phong trào vận động, và rất thích chia sẻ suy nghĩ và ý tưởng của mình về những điều này cũng như về nhiều đề tài khác trên các mục báo mà ông viết cho tạp chí tiếp thị của Công ty Nuôi ong Root, tạp chí *Gleanings in Bee Culture* (Lượm lặt về nghề nuôi ong).

Bậc thầy ong ở Ohio là người sớm nhận ra thiên tài của anh em nhà Wright và tầm quan trọng trong các chuyến bay của họ. Không những có thể mô tả chi tiết những gì đã chứng kiến trên cánh đồng Huffman, mà ông còn có thể mô tả nó một cách chính xác. Cuối cùng, không phải tờ *Chicago Tribune*, *New York Times* hay tạp chí *Scientific*

American mà chính tạp chí *Gleanings in Bee Culture* của Amos Root đã đưa câu chuyện ra ánh sáng.

Ông viết thư cho anh em nhà Wright từ tháng Hai. "Tôi hy vọng các bạn sẽ thứ lỗi cho sự đường đột khi tôi tự ý viết thư cho bạn. Tôi xin nói vắn tắt, trong cả cuộc đời của mình, tôi chỉ có thể hình dung máy bay trong hình thức thả diều". Ông rất muốn đến để tận mắt chứng kiến các thử nghiệm của họ và hứa sẽ không bao giờ "vay mượn bất kỳ ý tưởng nào của các bạn".

Trong thư hồi âm, hai anh em nói sẽ cho ông biết khi họ có máy bay mới để sẵn sàng cho cuộc thử nghiệm. Qua xuân tới hạ, chờ đợi tin đưa mòn mỏi, ông Root tiếp tục gửi thư "Xin thứ lỗi cho tôi, các bạn, nhưng nỗi bồn chồn được thấy chiếc máy bay khiến tôi trằn trọc mất ngủ".

Vào giữa tháng Tám, cuối cùng tin đã đến, ông vội vã đến Dayton bằng chiếc ô tô của mình. Ông vẫn thực hiện chuyến đi bất chấp tình trạng đường sá không đảm bảo. Ông đến đúng thời điểm máy bay của anh em nhà Wright không đạt được kết quả tốt như họ mong đợi, nhưng đối với Root, được tận mắt chứng kiến những chuyến bay thử nghiệm quả là "một trong những điều đáng giá nhất trong đời", như ông bày tỏ với lòng biết ơn.

Ông giữ đúng lời hứa, không đề cập đến những điều mình đã chứng kiến trên cánh đồng Huffman trong bất kỳ bài viết nào của mình trên tạp chí *Gleanings in Bee Culture*. Ông chỉ kể lại chuyến phiêu lưu bằng ô tô của mình.

"Trong chuyến đi gần 600 km xuyên qua bang Ohio, tôi đã đi qua các địa danh như Ashland, Mansfield, Marion, Delaware, Marysville, Springfield, Dayton... rất nhiều thành phố khác nhau trong một khoảng thời gian ngắn mà bây giờ tôi hầu như không thể nhớ thứ tự các nơi đã đến". Ông cố gắng và đã thành công trong việc không cán chết bất cứ con gà nào trên đường, hoặc làm bất kỳ con ngựa nào sợ hãi. Ông kể về việc phải dừng xe để châm nước cho động cơ sau mỗi 15 đến 25 km, mỗi khi ông dừng xe lại để châm nước hay đổ xăng, luôn có một đám đông hiếu kỳ tụ tập lại xem. Ông mô tả những đường phố đầy ổ gà và lầy lội bùn, nhưng rồi, không thể cưỡng lại được, ông bổ sung thêm:

> À, nhân tiện đây, phải nói thêm là, ít nhất tại một thời điểm nào đó, không chỉ những con đường lầy lội bùn mà tất cả những tuyến đường bộ nói chung đều không còn khiến chúng tôi bận tâm, vì chúng tôi đã lướt trên mây qua những ngọn núi, nhưng không phải trên mấy quả khinh khí cầu bơm hơi. Tuy nhiên, hiện tại, tôi chưa được phép tiết lộ tất cả những điều tôi biết về vấn đề này.

Trung tuần tháng Chín, nhận được tin từ nhà Wright là ông nên đến ngay không chậm trễ. Ông đến Dayton vào thứ Ba ngày 20 tháng Chín năm 1904, ngày mà Wilbur sẽ nỗ lực thử nghiệm một điều mà chưa từng được thực hiện trong lịch sử thế giới. Ông sẽ bay theo hình vòng tròn.

Vẫn còn đang trong thời kỳ phục hồi từ sau tai nạn tháng Tám, Orville đứng quan sát cùng Root và Charlie Taylor. Ngoài họ, không còn ai khác có mặt trên cánh đồng Huffman.

"Thượng đế với lòng thương xót lớn lao đã cho phép tôi được giới thiệu với thế giới rộng lớn một phát minh mà tầm quan trọng hơn hẳn tàu điện, ô tô... và... có thể sánh cùng điện thoại và điện báo không dây", Root mở đầu trong bài viết mà ông là chứng nhân.

Nhưng, trước khi mô tả những gì đã chứng kiến, ông nhấn mạnh rằng hai anh em nhà Wright không chỉ yêu thích máy móc, mà còn "quan tâm đến sự phát triển của khoa học và nghệ thuật đương đại". Ông đã "sửng sốt" trước tủ sách đồ sộ của họ, đồng thời qua các cuộc trò chuyện với họ, ông nhận ra rằng: "Họ không chỉ có kiến thức chuyên sâu về những vấn đề hiện tại, mà còn hiểu biết về mọi việc đã xảy ra trong quá khứ". Câu nói này chứng tỏ ông là người đầu tiên nhận ra khả năng phong phú của Wilbur và Orville, hơn nhiều người khác, kể cả những người thân của hai anh em.

Họ không chỉ đơn giản là "những chàng Darius Green khác", Root nhấn mạnh, mà còn "là những nhà thám hiểm khoa học" để phục vụ thế giới, như cách Columbus đã làm.

Ông mô tả về sự kiện ông được chứng kiến vào ngày 20 tháng Chín, về cách Wilbur đặt mình nằm sấp xuống

để làm giảm lực cản của gió; về phương pháp để động cơ cánh quạt được làm nóng lên đến tốc độ cần thiết; và cách, khi tất cả mọi thứ đã sẵn sàng, "một thiết bị như loại bẫy" (giàn phóng) bung ra rồi đột nhiên máy bay đã bồng bềnh trên không.

Chiếc máy bay là là, không bao giờ cao hơn mặt đất 6 đến 7 m. "Tôi rất ngạc nhiên với vận tốc của nó, và tôi cũng ngạc nhiên trước lực đẩy bay lên kỳ diệu". Sau đó, nó quay đầu và bay thẳng về phía ông, và với những cảm xúc rất giống như những gì John T. Daniels đã thể hiện sau lần chứng kiến chuyến bay đầu tiên tại Kitty Hawk, ông viết:

> Khi nó quay vòng lại lần đầu tiên và đến gần điểm xuất phát, tôi đã đứng ngay trước mũi nó, và như tôi đã nói, tôi vẫn tin rằng: "Đó là một cảnh tượng vĩ đại, nếu không muốn nói là khung cảnh vĩ đại nhất trong đời tôi".

Chiếc máy bay vẫn duy trì độ cao thấp, và Orville, người đang đứng gần Root, lập tức kéo ông tránh sang một bên vì sợ nó có thể đột ngột đâm xuống. Theo Root, khâu hạ cánh của máy bay cũng khiến ông không kém phần ngạc nhiên:

> Khi động cơ tắt, chiếc máy lướt nhẹ xuống mặt đất, không tiếng động, hạ cánh trên hai càng trượt. Đến khi cần phải giảm vận tốc để dừng hẳn, bạn hướng phần mũi máy bay lên không và duy trì như vậy cho đến khi

nó hết đà; và dưới sự "điều khiển khéo léo", nó đáp xuống nhẹ như một chiếc lông.

Kỹ năng "điều khiển khéo léo" đó thật ngoạn mục. Không phải bộ máy này có gì đặc biệt hơn so với những bộ máy khác trên Trái Đất, như ông viết, mà có lẽ bởi không ai "ngoài hai chàng trai này đã học được những kỹ năng để làm chủ nó".

Khi Columbus phát hiện ra châu Mỹ, ông không biết trước kết quả ông sẽ đem lại là gì, Root kết thúc bài viết của mình. Ngay cả "những người đam mê cuồng nhiệt nhất" cũng khó "có thể dự đoán trước". Và, theo cùng cách suy luận này, ngay cả hai anh em nhà Wright cũng chỉ có sự hiểu biết mờ nhạt về những gì mà khám phá của họ sẽ mang lại cho các thế hệ tương lai của nhân loại.

Địa danh cánh đồng Huffman từ đó đã đi vào lịch sử. Tại đây, con người và cỗ máy của họ đã "học cách bay", giống như một con chim non rời tổ, tập bay bằng cách sử dụng đôi cánh của nó.

Root vẽ ra một viễn cảnh trong tương lai: "Khi đó, chúng ta sẽ không phải bận tâm về sự hư hại của những con đường trên mặt đất, hay đường ray tàu hỏa, cầu cống... mà tiêu tốn chi phí lớn. Với những chiếc máy bay này, chúng ta sẽ nói lời chào từ biệt chúng. Và khoảng không gian rộng lớn, bao trùm cả Trái Đất mà Thượng Đế đã ban cho chúng ta, sẽ là nơi để chúng ta tập bay.

> Khi bạn nhìn thấy một trong những chiếc máy bay "yêu kiều" này lướt trên đầu hay bay qua nóc nhà bạn, mà tôi hy vọng rằng điều này sẽ xảy ra trong một tương lai gần, thì thử xem liệu bạn có thể không đồng ý với tôi rằng máy bay là một trong những món quà quý giá nhất mà Thượng Đế ban tặng cho loài người.

Vào tháng Mười hai, Amo Root trở lại Dayton – lần này đi tàu điện liên tỉnh đến nhà Wright ở số 7 đường Hawthorn để đọc to những gì ông đã viết trước khi phát hành. Đây là bước cuối cùng để đảm bảo độ xác tín của bài viết, và tất cả đều tốt đẹp. Chúng ta không được biết liệu anh em nhà Wright có đưa ra những gợi ý thay đổi, hoặc liệu có những ý kiến riêng từ phía gia đình hay không.

Tại sao họ lại tin tưởng Root như vậy là điều không bao giờ được giải thích. Nhưng rõ ràng là giữa họ có nhiều điểm chung. Trong những ngày đầu khởi nghiệp nuôi ong của mình, Root cũng bị coi là kẻ "điên khùng". Ông đã thành công với ý tưởng của mình chỉ bằng cách nghiên cứu và học hỏi từ thực tế. Quan trọng hơn, bắt đầu với chuyến thăm đầu tiên của mình vào tháng Tám, ông đã giữ đúng lời hứa và sẵn sàng hợp tác theo bất kỳ hình thức nào để đảm bảo độ chính xác cho những bài viết của ông.

Giống như cha mình, ông là một người có đức tin tôn giáo mạnh mẽ, và nó là điều quan trọng không nhỏ mà Giám mục Wright chấp nhận, như ông viết trong nhật ký của mình: "Root có vẻ là một người tốt".

Và trên hết, điều mà Wilbur và Orville nhận thấy ngay từ lần đầu tiên gặp Root, sự kính nể của ông dành cho họ là hoàn toàn thật lòng, niềm tin của ông về khả năng con người có thể bay được cũng mạnh mẽ không kém gì hai anh em.

Vào thời điểm bài viết của ông xuất hiện trên tạp chí *Gleanings in Bee Culture*, số tháng Một năm 1905, Root đã gửi một bản sao cho các biên tập viên của tạp chí *Scientific American*, đồng thời cho biết họ có thể trích đăng miễn phí. Các biên tập viên này trả lời họ không quan tâm lắm. Thay vào đó, trong một bài viết xuất bản sau đó một năm, nhan đề "Máy bay của nhà Wright và truyền thuyết về buổi biểu diễn của nó", tạp chí này vẫn giữ thái độ ngờ vực:

> Nếu các thí nghiệm đột phá này đang được tiến hành ở một vùng đất không quá hẻo lánh trên đất nước, về một đề tài mà gần như tất cả mọi người đều quan tâm sâu sắc, thì tại sao người phóng viên Mỹ dám nói dám làm đó, người mà, như mọi người đều biết, sẽ sẵn sàng chui qua ống khói để vào lấy tin nếu người ta đóng sập cửa trước mặt ông... lại không thu thập được những tin tức này và công bố nó từ trước?

Rõ ràng người chủ bút này này không coi Amos Root là một "phóng viên dám nói dám làm".

Về phần mình, hai anh em từ chối việc gây xôn xao hoặc phát biểu công khai. "Nếu họ không tin vào lời nói của chúng tôi và của nhiều nhân chứng khác", như Wilbur

viết "... chúng tôi không nghĩ rằng sẽ thuyết phục được nếu không để họ tận mắt chứng kiến chuyến bay".

III.

Trong tháng Mười, một tháng sau chuyến thăm của Amos Root, có những dấu hiệu rõ ràng cho thấy nếu báo chí và Chính phủ Mỹ không quan tâm đến thành tựu này, thì đã có những người ở bờ bên kia Đại Tây Dương sẵn sàng làm điều đó. Một sĩ quan trong Binh đoàn Khinh khí cầu của quân đội Anh – Trung tá John Edward Capper, đã xuất hiện ở Dayton và không ngần ngại cho biết ông đến theo yêu cầu từ phía Chính phủ Anh.

Chưa muốn đưa ông ta đến cánh đồng Huffman, nên thay vào đó, họ cho ông xem các tấm ảnh chụp những chuyến bay gần đây. Nhưng chính bản thân họ đã gây ấn tượng mạnh đối với ông ta hơn bất kỳ điều gì khác và ông ta đã đề nghị họ bán chiếc Flyer II cho chính quyền Anh.

Họ từ chối, một phần vì họ "chưa sẵn sàng để cân nhắc những gì chúng tôi sẽ làm với đứa con của chúng tôi mà bây giờ chúng tôi mới có", như Wilbur đã tâm sự với Octave Chanute. Hơn nữa, là những công dân yêu nước, họ sẽ cảm thấy xấu hổ nếu bán nó cho một chính phủ nước ngoài mà không dành quyền ưu tiên cho đất nước của mình.

Ngày 9 tháng Mười một, trong buổi lễ ăn mừng thắng lợi vẻ vang trong cuộc bầu cử của Tổng thống Theodore

Roosevelt, Wilbur đã bay gần bốn vòng trên cánh đồng Huffman. Sau đó, trong ngày thứ ba của năm mới 1905, ông viết thư cho vị dân biểu địa phương vừa trúng cử, ông Robert Nevin thuộc Đảng Cộng hòa, để trình bày tình hình. Nevin khuyên Wilbur nên gửi một đề xuất đến Bộ trưởng Bộ Chiến tranh, William Howard Taft.

Bức thư đề ngày 18 tháng Một, có chữ ký của cả Wilbur và Orville, trình bày về những nỗ lực của họ trong 5 năm qua để sản xuất một loại máy bay mà "không chỉ bay lên không trung với tốc độ cao, mà còn có thể hạ cánh an toàn". Trong năm 1904 họ đã thực hiện 105 chuyến bay. Họ đã bay theo các trình tự đường thẳng, đường tròn, hình chữ S, trong trời lặng gió và cả khi lộng gió, khả năng bay lượn này có giá trị lớn về thực tế và có thể áp dụng trong nhiều tình huống cụ thể như: "Thi hành nhiệm vụ trinh sát hoặc đưa thông điệp, truyền tin tức trong chiến tranh".

Vị Dân biểu Nevin chuyển thư đến Bộ Chiến tranh. Từ đó, nó được chuyển đến Hội đồng Quản trị Ban Quân nhu và Kỹ thuật Công sự, đây cũng là cơ quan đã chứng kiến 50.000 đô-la đầu tư cho Samuel Langley tan thành mây khói.

Ngày 26 tháng Một, vị dân biểu này nhận được lời từ chối chính thức từ Bộ Chiến tranh, với lý do đã có quá nhiều yêu cầu tài trợ cho các chuyến bay thử nghiệm, điều kiện được nêu ra là máy bay đó phải trải qua thực nghiệm và được công nhận mà không sử dụng kinh phí của Chính

phủ Mỹ; và, căn cứ theo bức thư của Wilbur và Orville, Hội đồng nhận thấy rằng máy bay của họ vẫn chưa đạt đến giai đoạn này. Đó là một sự hồi đáp theo thủ tục, bất chấp thực tế là hai anh em nhà Wright không hề xin hỗ trợ tài chính.

Có thể đây là một minh chứng cho sự cảnh giác cao độ của Hội đồng Quản trị do họ e ngại rằng Langley có thể tìm cách tiếp tục xin viện trợ để tổ chức những cuộc thực nghiệm hàng không. Hoặc giả đây cũng có thể là một trường hợp làm việc tắc trách của nhân viên hành chính thiếu năng lực. Hoặc do những tuyên bố của anh em nhà Wright về chiếc Flyer dường như quá phi lý để có thể được xem xét một cách nghiêm túc, giống như những người từng đưa ra các đề xuất tương tự trước đó.

Đối với Wilbur và Orville, đây là một "lời từ chối thẳng thừng" mà họ dường như đã lường trước. "Chúng tôi đau lòng thấy Bộ Chiến tranh đã bỏ qua một cơ hội tốt", Wilbur nói với Octave Chanute.

> Sau nhiều năm kinh doanh, chúng tôi đã nhận ra rằng nên dành sản phẩm để bán cho những người muốn mua, thay vì cố gắng bán cho những người chẳng thiết tha gì. Nếu Chính phủ Mỹ đã quyết định sẽ không tài trợ cho các máy bay cho đến khi tính thực tiễn của chúng được áp dụng vào các dịch vụ thực tế ở nước ngoài, thì chúng tôi rất tiếc, nhưng chúng tôi cũng không thể tìm ra lý do chính đáng nào để phản đối. Họ là những người phán quyết.

Hai anh em đã viết cho Đại tá Capper ở Anh để thông báo rằng họ đã sẵn đưa ra đề nghị của mình. Bộ Chiến tranh của Anh ngay lập tức trả lời, và một mối liên hệ nghiêm túc bắt đầu hình thành.

*

Như mọi khi, họ không có thời gian để lãng phí. Công việc tiếp nối đã bắt đầu. Năm 1905, họ tiến hành sản xuất kiểu máy bay mới Flyer III, một máy bay "của những tiện ích thiết thực", như nhà Wright tuyên bố sau này. Trên thực tế, Flyer III đã được chứng minh là loại máy bay thực dụng đầu tiên trong lịch sử loài người.

Hai anh em liên tục thảo luận về các ý tưởng, với sự tham gia của Charlie Taylor khi anh đang làm việc tại cửa hàng; bên chiếc Flyer khi họ đang tiến hành thử nghiệm trên cánh đồng Huffman; hoặc tại nơi làm việc trong nhà kho hay khi đang đi tàu điện.

Niềm đam mê với loài chim vẫn còn đó, thậm chí còn mạnh mẽ hơn trước. Nếu Ohio không có những loài chim có thể so sánh với chim mòng biển, hải âu và chim ó như trên bầu trời Outer Banks, thì nó lại có hàng đàn quạ. Bằng thứ ngôn ngữ kỹ thuật mà ít người có thể hiểu được, Wilbur đã viết cho Octave Chanute:

> Năng lượng cần thiết cho bất kỳ loài chim hoặc máy bay nào đều có thể tính toán ra từ công thức wv/ac, trong đó w = khối lượng, v = vận tốc 1/a = tỷ lệ giữa

tình trạng chuyển dịch đến cất cánh, và 1/c = hiệu quả hoạt động của các cánh quạt. Trong trường hợp một con quạ bay với tốc độ 10 m/s, hoặc 400 m/min, tôi sẽ tính được giá trị của 1/a bằng 1/8 và 1/c bằng 1/0,75; khi chúng ta có (1x400)/(8x0,75) = 100 cho mỗi kg trọng lượng. Giá trị tối thiểu 1/a có thể được trả lại độc lập với vận tốc bằng cách điều chỉnh kích thước của các cánh máy bay. Giá trị của 1/c là về giới hạn thực tế của các cánh quạt trong điều kiện bình thường, và tôi thấy không có lý do để tin rằng các cánh máy bay hiệu quả hơn các bộ cánh quạt trong vai trò dẫn động...

Loài chim, không còn nghi ngờ gì nữa, cần mức năng lượng lớn gấp mấy lần mức tiêu thụ của chiếc Flyer, tính theo tỷ lệ trọng lượng cơ thể. Nếu ngài nhẩm tính về khoảng cách một con chim nhỏ có thể bay với tốc độ nhanh nhất của nó, là 48 km/h, và sau đó ngài tính mức năng lượng cần thiết để cơ thể của nó đến vận tốc này, tôi nghĩ hẳn ngài sẽ ngạc nhiên.

Và còn có nhiều điều hơn nữa để ta tìm hiểu và suy ngẫm về chúng. Chiếc máy bay mới, Flyer III, được thiết kế chắc chắn hơn chiếc Flyer II, động cơ mạnh hơn, công suất lên đến 25 mã lực. Đuôi lái kép lớn hơn, diện tích cánh giảm đôi chút để khung phía trước cánh đạt hiệu quả hơn. Những "cải tiến" lần này chủ yếu "mang tính khoa học hơn", chú ý đến những thay đổi trong phương pháp giữ thăng bằng và điều khiển. Thay đổi quan trọng nhất là việc di chuyển các bánh lái trên cánh xa hơn về phía trước, nằm dọc theo một đường thẳng từ mũi đến đuôi, để dễ điều

khiển. Họ đã phát hiện ra rằng hầu hết các khó khăn mà họ gặp phải đều có thể được khắc phục bằng cách chúi đầu máy bay về phía trước một chút để khôi phục tốc độ bay.

"Kết quả tốt nhất khi đầu tư công sức", họ nói, "là luôn tìm kiếm kiến thức chứ không phải là tìm kiếm quyền lực".

Các chuyến bay thử nghiệm được tiến hành trong tháng Sáu cho thấy những chi tiết được cải tiến đã hoạt động tốt đẹp. Hơn nữa, tài nghệ của họ không sợ "bị hao mòn" lâu hơn nữa.

Trong một tai nạn nghiêm trọng suýt mất mạng vào ngày 28 tháng Chín, Orville kể lại, khi ông đang bay vòng quanh cây bồ kết lớn, cánh máy bay đột ngột cứng đơ. "Người phi công, không có hứng thú hạ cánh trên đỉnh của một cây bồ kết đầy gai, đã cố gắng đáp xuống mặt đất". Cánh trái máy bay đập vào cây ở độ cao 3 m, làm gãy nhiều cành, nhưng bằng cách điều khiển mũi máy bay chúi xuống một khoảng cách ngắn, Orville đã có thể hướng mũi máy bay trở lên một lần nữa, lúc đó máy bay đã bay được gần 10 km, tiếp tục bay về điểm xuất phát. Bài học kinh nghiệm lần này là một bước tiến mới–một cú nhào xuống nhanh gọn thì có thể giúp khôi phục tốc độ cần thiết để tăng lực nâng và vì thế điều chỉnh được hiệu quả của cánh cong-vênh.

Sau đó, Wilbur đã bay được 18 km trong một lần bay, Orville bay 19 km, rồi sau đó là 24 km. Đối với cả hai,

chiếc Flyer III, với những "cải tiến" mới, là một bước nhảy vọt, như chiếc Flyer I đã chứng minh ở Kitty Hawk.

Vào mùa hè và mùa thu năm 1905, trên cánh đồng Huffman, hai anh em – thông qua những chuyến bay thực nghiệm và những cải tiến mới, đã thực sự học bay. Cuối cùng, với chiếc máy bay mà họ có thể tin tưởng, họ cho phép mình hưởng thụ những thành quả đã đạt được. Niềm vui được chu du trên bầu trời trong chiếc máy bay gắn động cơ mang lại cảm giác truyệt vời chưa ai từng trải nghiệm, và mỗi người trong họ sẽ nỗ lực hết sức để miêu tả lại kinh nghiệm này.

"Bạn phải biết rằng, sau vài phút đầu tiên, tôi nhận thấy toàn bộ hệ thống máy móc hoạt động bình thường", Wilbur nói. "Tôi trải qua những cảm giác rất sâu sắc và thú vị – gần như không thể diễn tả. Những người chưa từng có trải nghiệm bay thì khó có thể nhận biết được cảm giác này. Đó là một giấc mơ thành hiện thực của những người đã mơ được bềnh bồng trên không. Hơn bất kỳ điều gì khác, cảm giác lúc đó là một trong những sự bình yên trọn vẹn, hòa quyện với sự phấn khích tối đa của từng dây thần kinh – nếu bạn có thể nhận thức được một sự kết hợp như vậy".

Khi mới bay lên, Orville viết, mặt đất trông "mờ ảo", nhưng khi máy bay đã lên cao, những vật thể dưới mặt đất trở nên rõ ràng hơn.

> Ở độ cao 30 m, bạn cảm thấy mọi vật dường như đứng im, ngoại trừ những cơn gió táp vào mặt. Nếu trước khi

bay, bạn không buộc chặt mũ, thì thời điểm này bạn rất có thể bị rơi mất nó.

Người phi công di chuyển cần lái, cánh phải nâng lên, và máy bay nghiêng về bên trái. Bạn ngoặt một góc hẹp nhưng không có cảm giác bị ném ra khỏi chỗ ngồi như những trải nghiệm thường thấy khi đi trên ô tô hay tàu hỏa. Bạn thấy mình hướng về điểm mà từ đó bạn xuất phát. Các vật thể trên mặt đất dường như đang chuyển động ở tốc độ nhanh hơn nhiều so với thực tế, mặc dù bạn không nhận thức được sự thay đổi trong khi đang chịu áp lực của gió trên khuôn mặt. Và bạn biết thế là mình đang bay cùng gió.

Khi đến gần điểm xuất phát, phi công sẽ tắt động cơ trong khi máy bay vẫn đang bay ở trên không. Máy bay sẽ hướng xuống, tạo một góc nhọn với mặt đất, và lướt đi từ 15 đến 30 m trước khi dừng hẳn. Dù máy bay thường hạ độ cao với tốc độ 26 m/s, bạn vẫn không cảm nhận bất kỳ rung động nào, và thực tế, bạn không thể biết chính xác thời điểm nó chạm đất.

Tiếng gầm của động cơ ngay bên cạnh khiến tai bạn gần như điếc đặc trong suốt chuyến bay, nhưng sự phấn khích khiến bạn không nhận thấy điều này cho đến khi động cơ ngừng hoạt động!

Đến thời điểm này, hai anh em đã công khai và khuyến khích gia đình cùng bạn bè đến xem. Giám mục Wright, Katharine, Lorin cùng vợ con, và 17 người khác bao gồm bạn bè và hàng xóm đến bằng tàu điện hoặc ô tô. Họ đã đến xem không chỉ một lần.

Người hàng xóm ngay bên cạnh, John Feight và George, con trai ông, nằm trong số đó. Torrence Huffman đã không còn hoài nghi họ và dẫn theo ba đứa con đến xem.

Charles Webbert đã đến xem, cũng như Frank Hale, chủ cửa hàng tạp hóa, và dược sĩ W. C. Fouts, có nhà thuốc ở gần cửa hàng xe đạp trên đường West Third, và cả Frank Hamberger, chủ cửa hàng bán dụng cụ mà Wilbur và Orville đã giúp cứu số hàng kẹt trong kho trong trận lụt năm 1898.

Vào buổi chiều ngày 5 tháng Mười năm 1905, trước sự chứng kiến của hàng chục người, Wilbur đã bay vòng quanh cánh đồng 29 lần, chỉ hạ cánh khi máy bay hết xăng.

"Tôi nhìn thấy Wilbur bay 38 km trong 38 phút 4 giây [trong] một chuyến bay", Giám mục viết. Thực tế, đây là chuyến bay dài nhất cho đến thời điểm đó, hơn tất cả 160 chuyến bay của 3 năm trước cộng lại.

Vào thời điểm giai đoạn thử nghiệm kết thúc, Wilbur đã thực hiện 105 lần "cất cánh" trên cánh đồng Huffman và nghĩ rằng đã đến lúc để đưa sáng chế của họ, chiếc Flyer III ra thị trường.

*

Đến lúc này, giới báo chí Dayton cuối cùng cũng tỉnh giấc. Wright, theo tờ *Daily News*, đã thực hiện các chuyến bay ngoạn mục mỗi ngày, và các nhân chứng địa phương rất sung sướng được chứng thực điều đó. Lời của dược sĩ W. C. Fouts được trích dẫn:

> Khi đi ra cánh đồng Huffman, tôi nghĩ rằng sẽ phải chứng kiến ai đó bị gãy cổ. Nhưng, những gì tôi nhìn thấy là một cỗ máy nặng 400 kg vút lên như một con đại bàng... Ngay đêm đó, tôi đã kể lại cảnh tượng này cho một người bạn và dường như anh ấy nghĩ rằng tôi bị ngớ ngẩn hay vừa gia nhập câu lạc bộ của những kẻ thích nói khoác.

Một phóng viên Mỹ làm cho một tạp chí hàng không Đức đã đến cánh đồng Huffman và thực hiện một loạt bài viết về hai anh em. Người Pháp cũng bắt đầu tìm hiểu.

Bị thúc giục bởi Octave Chanute để đánh động sự quan tâm của Washington một lần nữa, nhân dịp Hội đồng Quản trị của Ban Quân nhu và Kỹ thuật Công sự vừa có chủ tịch mới, Thiếu tướng J. C. Bates, có thể ông sẽ có cách suy nghĩ khác, hai anh em đã viết thư một lần nữa. Đề xuất trước đây của họ có vẻ "không được quan tâm lắm", họ nói trong bức thư đề ngày 9 tháng Mười. "Chúng tôi không muốn đưa phát minh này ra nước ngoài, trừ khi chúng tôi nhận thấy buộc phải làm như vậy, do đó đề xuất này được viết lại và đệ trình lên một lần nữa".

Đến lúc này, hai anh em cũng thường xuyên thực hiện các chuyến bay lên tới 40 km hoặc xa hơn. Nhưng hồi đáp từ Washington, như Katharine đã viết thư cho Giám mục, là "cùng một luận điệu mà họ nói trước đây". Sự khác biệt duy nhất là họ nói rằng trước khi xem xét máy bay của hai anh em, họ muốn có "bản vẽ và mô tả... các trình tự cần thiết để thiết kế", điều mà hai anh em nhà Wright đã từ chối.

Họ đã cố gắng một lần nữa để nghị Hội đồng Quản trị nêu rõ những mong đợi của họ, và đã được hội đồng cho biết họ sẽ không đưa ra bất kỳ yêu cầu nào cho đến khi một máy bay được sản xuất và có thể tiến hành "một chuyến bay theo chiều ngang và mang theo người lái".

Nếu họ yêu cầu một bức ảnh chụp chiếc Flyer III khi đang bay, hoặc một ai đó từ Washington đến cánh đồng Huffman thì có lẽ vấn đề đã được giải quyết. Nói về những phản hồi của Hội đồng Quản trị, Octave Chanute kết luận: "Những nhà nghiên cứu chỉ là đám ngu như lừa".

Tiến độ với Chính phủ Anh đã bị đình trệ. Wilbur thông báo cho một nhóm người quan tâm ở Paris rằng ông và Orville đã sẵn sàng để thảo luận về việc bán chiếc máy Flyer III cho Chính phủ Pháp.

Tuần cuối cùng của năm 1905, Giám mục Wright ghi trong nhật ký của mình:

> *Thứ Năm ngày 28 tháng Mười hai.* Buổi sáng thật đẹp, chẳng cần phải đốt lò sưởi. Một người Pháp tên Arnold Fordyce đến để điều tra và xúc tiến một hợp đồng thương mại về các máy bay. Tất cả đồng ý về các điều khoản.

Fordyce đại diện một nghiệp đoàn các doanh nhân người Pháp giàu có, nhưng anh em nhà Wright cho rằng quyền quyết định sẽ thuộc về quân đội Pháp, và điều đó là đúng trong trường hợp này. Nghiệp đoàn này sẽ mua một chiếc máy bay Wright Flyer để làm quà tặng cho Chính phủ

Pháp. Theo thỏa thuận, hai anh em sẽ nhận được một triệu franc, hoặc 200.000 đô-la cho mỗi chiếc máy bay, với điều kiện họ phải thực hiện các chuyến bay biểu diễn, mà theo đó máy bay phải đáp ứng các yêu cầu nhất định về độ cao, khoảng cách và tốc độ.

Chi tiết về các điều khoản cuối cùng sẽ do một ủy ban của Pháp được cử đến Dayton để thương lượng. Trong khi đó, một số tiền 25.000 franc, tương đương 5.000 đô-la, sẽ được gửi vào một ngân hàng ở New York để ký quỹ. 200.000 đô-la là một số tiền cực lớn và số tiền 5.000 đô-la mà hai anh em sắp được nhận, trong lúc các cuộc đàm phán vẫn tiếp tục, nhiều hơn tất cả các khoản chi phí mà họ đã bỏ ra từ khi bắt đầu thực hiện các chuyến đi đến Kitty Hawk.

> *Thứ Bảy ngày 30 tháng Mười hai*, vào buổi chiều [ngài Giám mục viết trong nhật ký của mình], Wilbur và Orville ký hợp đồng với Arnold Fordyce đến từ Paris…

7

HÀNG TRIỂN LÃM THƯỢNG HẠNG

"Ông ấy đã cho tôi thấy một sự tự tin tuyệt vời".

— HART O. BERG —

"Ở nhà, mọi người phải thôi lo lắng! Hoàn toàn không cần thiết".

— WILBUR WRIGHT —

I.

Bốn quý ông người Pháp ăn mặc sang trọng và người Mỹ đi cùng họ đã trở thành đề tài bàn tán sôi nổi trong ngày 20 tháng Ba năm 1906, khi họ bước vào sảnh chính của khách sạn Beckel ở Dayton để đăng ký nhận phòng tại khu vực lễ tân.

Có tin đồn là "các chàng trai nhà Wright" sắp bán máy bay của họ cho người Pháp. Nhưng khi phóng viên tờ *Dayton Herald* (Người đưa tin Dayton) yêu cầu người đứng đầu phái đoàn, ông Arnold Fordyce, xác nhận, thì câu trả lời của ông là họ đến "chỉ đơn thuần để tham quan".

Ông đang viết một cuốn sách về phong tục và các ngành công nghiệp của Mỹ, như ông nói. Dayton là một trong bốn thành phố được miêu tả trong cuốn sách của ông. Tuy nhiên, ông nói thêm với giọng thân ái, rằng ông hy vọng sẽ có cơ hội đến thăm anh em nhà Wright trong thời gian lưu lại thành phố.

Arnold Fordyce từng là một diễn viên. Sự thật là những người đàn ông này đến không nhằm mục đích gì khác ngoài việc gặp gỡ anh em nhà Wright. Ba người trong nhóm, dù ăn mặc theo phong cách doanh nhân, đều là sĩ quan quân đội Pháp. Henri Bonel, Chỉ huy trưởng Bộ Tổng Tham mưu Pháp, người duy nhất trong nhóm không nói được tiếng Anh và thừa nhận rằng đã từng hoài nghi anh em nhà Wright và máy bay của họ. Đại úy Henri Régnier và Jules Fournier là Tùy viên Quân sự của Đại sứ quán Pháp ở Thủ đô Washington.

Người Mỹ duy nhất, ông Walter Berry, là đại diện Đại sứ Pháp tại Mỹ. Là một luật sư quốc tế, Berry đã sống một thời gian dài ở Paris, ông là một nhân vật nổi tiếng trong giới thượng lưu châu Âu; và, như được nhắc đến trong tác phẩm của tiểu thuyết gia người Mỹ, Edith Wharton, ông có uy tín và tên tuổi trên cả hai bờ Đại Tây Dương.

Từ năm 1906 cho đến thời điểm hiện tại, không có gì đặc biệt hứa hẹn đối với hai anh em. Họ tiến hành chế tạo một động cơ mới có công suất lớn hơn, nhưng không thực hiện các chuyến bay. Trong khi đó ở Pháp, ngành hàng

không ngày càng khởi sắc. Các công ty sản xuất của Pháp và các phi công tài hoa như Louis Blériot và phi công gốc Brazil, Alberto Santos-Dumont đã đạt được một số tiến bộ. Tờ *Paris Herald* (Người đưa tin Paris), trong phần phụ để tiếng Anh, chế giễu hai anh em trong một bài xã luận có nhan đề "Fliers or Liars" (Phi công hay kẻ khoác lác?).

> Nhà Wright đã bay hay chưa từng bay? Họ sở hữu một máy bay hay họ không có chiếc nào? Họ có thực sự bay hay chỉ nói khoác? Thật khó để bay được... nhưng thật dễ để tuyên bố: "Chúng tôi đã bay".

Lúc đó, hai anh em đang đàm phán với một phái đoàn Pháp, họ đến để trao đổi nghiêm túc. Có thể nói đây là bước tiến quan trọng nhất đối với các bên tham gia.

Như Giám mục Wright ghi lại, họ gặp nhau tại cửa hàng xe đạp mỗi ngày trong hơn hai tuần, với sự có mặt của ngài Giám mục trong các cuộc thảo luận. Vào tối ngày 24 tháng Ba, theo lời mời của Katharine Wright, Fordyce, Chỉ huy trưởng Bonel và Walter Berry cùng ăn tối với gia đình tại số 7 đường Hawthorn.

Hai anh em từ chối cho phái đoàn xem chiếc Flyer III của họ, nhưng sẵn sàng cung cấp hình ảnh và nhân chứng về các chuyến bay. Trong thời gian ít ỏi đó, sự hoài nghi của nhóm đã bị đánh tan, thậm chí cả Chỉ huy trưởng Bonel cũng bị thuyết phục, chủ yếu là do ấn tượng đối với hai anh em nhà Wright, bất chấp rào cản ngôn ngữ.

Mặc dù không đạt được thỏa thuận, nhưng, với sự tôn trọng của cả hai bên, khả năng xúc tiến trong tương lai với người Pháp càng được củng cố, đó là điểm hai anh em nhấn mạnh trong bức thư viết cho Bonel ngày 6 tháng Tư:

> Mặc dù không đạt được thỏa thuận nào tại buổi họp cuối cùng của chúng ta vào tối hôm qua, chúng tôi sẽ luôn giữ mối thiện cảm với cá nhân và đất nước của các bạn... Cho phép chúng tôi bày tỏ sự sự trân trọng đối với sự thẳng thắn và lịch thiệp của các bạn trong suốt buổi thảo luận dài này.

Đến lúc này, phần lớn các nhà khoa học trên thế giới và báo chí đã bắt đầu thay đổi cách nhìn về hai anh em, sự thay đổi ở tạp chí *Scientific American* là ấn tượng nhất. Trong số phát hành ngày 7 tháng Tư năm 1906, tờ tạp chí đăng bài báo có nhan đề: "Máy bay nhà Wright và những những màn trình diễn của nó". Trong đó, 11 nhân chứng đã chứng kiến các chuyến bay của hai anh em tại Huffman đã trả lời 12 câu hỏi cụ thể, xác thực họ đã nhìn thấy người này hay người kia trong hai anh em đã điều khiển máy bay của họ trong các điều kiện gió khác nhau, hoàn toàn làm chủ máy bay với các đường bay. Bài viết còn trích dẫn bức thư từ Charles Webbert, chủ nhà nơi hai anh em thuê để mở cửa hàng xe đạp, tuyên bố trong tháng Mười ông đã chứng kiến Orville bay khoảng nửa giờ và chiếc Flyer đã lượn một hình tròn lớn với chu vi khoảng 2 km trên nền trời như thế nào, và cách nó "hoàn toàn tách khỏi giàn

phóng nơi nó xuất phát để bay tự do trên không cho đến khi tiếp đất, hoàn tất chuyến bay của mình".

*

Ngày 22 tháng Năm năm 1906, bằng sáng chế máy bay nộp từ năm 1903 cuối cùng đã được cấp cho anh em nhà Wright, bằng sáng chế mang số 821.393. Trong suốt thời gian còn lại của mùa xuân và mùa hạ, hai anh em bận rộn thiết kế một động cơ mới cho chiếc Flyer III. Các chuyến bay thử nghiệm trên cánh đồng Huffman tiếp tục kéo dài đến mùa thu.

Tại Pháp, Alberto Santos-Dumont đã thực hiện một chuyến bay trên cỗ máy trông giống như một chiếc diều hình hộp có gắn động cơ. Ông thực hiện chuyến bay trước sự chứng kiến của công chúng, và bay được 221 m. Những người Pháp đam mê hàng không như muốn phát điên vì phấn khích. Dư luận cho rằng Santos-Dumont đã "đạt được những vinh quang lớn nhất mà con người có thể khao khát". "Ông đã giành được" một bước tiến quyết định trong lịch sử hàng không, "giữa thanh thiên bạch nhật".

"Lạc quan mà nói, anh ta bây giờ đang tiến rất gần đến thời điểm của bạn đã làm trong năm 1904", Octave Chanute viết cho Wilbur. "Nỗi lo những người khác sẽ sản xuất một máy bay có khả năng ứng dụng trong vòng vài năm tới không hề khiến tôi bận tâm", Wilbur trả lời

một cách tự tin. "Chúng tôi đã qua giai đoạn đó và biết rõ những gì họ còn cần phải làm".

Sau đó, họ nhận được đề nghị từ Flint & Company, một công ty ở New York với kinh nghiệm sâu rộng trong lĩnh vực tiếp thị các vật liệu chiến tranh cho thị trường châu Âu. Đến tháng Mười hai, những lời đề nghị trên đã trở nên nghiêm túc. Flint & Company đã đưa ra cho Wright con số 500.000 đô-la để giành quyền bán máy bay của họ cho các quốc gia khác ngoài Mỹ. Wright sẽ duy trì thị trường trong nước.

Là người có đầu óc kinh doanh nhanh nhạy hơn trong hai anh em, Orville có vẻ quan tâm hơn; ông đã đi New York để gặp người đứng đầu công ty, Charles Flint, và đưa ra một "đề nghị giao dịch", hay đại loại như vậy. Càng đi sâu, càng cần thảo luận thêm. Vì vậy, ngay trong những ngày đầu năm 1907, cả Orville và Wilbur lên tàu đến New York. Tiến độ đạt được những thỏa thuận tài chính đã tăng lên đáng kể.

Vào tháng Hai, Đức đề nghị trả 500.000 đô-la cho 50 chiếc Wright Flyer, và hai anh em đồng ý Flint & Company sẽ là đại diện bán hàng cho họ tại châu Âu, nhưng chỉ với tư cách là người bán hàng, được hưởng 20% hoa hồng trên doanh số bán hàng ở mọi nơi ngoại trừ tại Mỹ.

Sau đó đến tháng Năm, một thông báo khẩn từ Charles Flint cho biết đại diện của công ty ở châu Âu, Hart

O. Berg, đã trở nên hoài nghi về nhà Wright và máy bay của họ, ông ta muốn một hoặc cả hai anh em đến châu Âu càng sớm càng tốt và tự thuyết minh về sản phẩm của mình. Mọi phí tổn, tất nhiên, do công ty Flint & Company chi trả.

Wilbur nghĩ Orville nên đi. Wilbur muốn theo sát việc hoàn thiện động cơ mới và sắp xếp để đóng gói kiện hàng cho chiếc Flyer III. "Con cẩn thận hơn so với em con", Wilbur giải thích với cha mình. Hơn nữa, người đi châu Âu sẽ phải hoạt động gần như độc lập, không thể tham khảo ý kiến ở nhà nhiều dù vẫn có thể liên lạc qua thư hay điện tín. Wilbur sẵn sàng chấp nhận hậu quả của bất kỳ sai sót nào do Orville gây ra, còn hơn là để Orville có cớ đổ lỗi cho ông nếu ông đi.

Orville bướng bỉnh không đồng ý, nhấn mạnh rằng Wilbur sẽ tạo một ấn tượng tốt nhất ở Pháp, và Orville đã đúng, vì tất cả đều biết điều đó, kể cả Wilbur, sau đó ông đã "vơ vội vài thứ cần thiết" lên đường đi New York. Vào thứ Bảy ngày 18 tháng Năm, ông đã có mặt trên tàu RMS Campania, lướt qua tượng Nữ thần Tự do trên đường ra biển.

Một chuyến phiêu lưu hoàn toàn mới bắt đầu, không giống như bất kỳ điều gì, hoặc bất kỳ ai trong gia đình đã trải qua. Wilbur vừa bước qua tuổi 40 vào tháng Tư năm đó, một mình xa nhà, xa gia đình, trong một thời gian lâu hơn ông dự kiến, và thực hiện những chuyến bay thử nghiệm theo cách ông chưa từng biết đến.

II

"Anh lên tàu lúc 9 giờ sáng và bây giờ bọn anh đã đi hơn 300 km", Wilbur viết trong một bức thư để gửi Katharine nhưng dành cho cả nhà. "Tàu St. Louis và một con tàu khác đã ra khơi cùng lúc, nhưng bây giờ bọn anh đã chạy tách xa họ". Con tàu Campania thuộc hạm đội du thuyền Cunard Line, là một trong những du thuyền thuộc loại tốt nhất, một trong những chiếc nhanh nhất, một "cung điện bay giữa đại dương" mà Wilbur đặc biệt ưa thích. Con tàu dài 190 m, có hai tầng, tiêu thụ 500 tấn than mỗi ngày. Nội thất tinh tế, tiện nghi hiện đại với quầy rượu, nhà ăn, phòng nghỉ cao cấp, sàn lát gỗ sơn tiêu và gụ, trên trải thảm dày.

Thời tiết "tuyệt vời", biển lặng sóng. Ông có một buồng riêng cho mình. Ông đặt một buồng bình dân giá 250 đô-la nhưng được giảm giá xuống còn 100 đô-la vì số lượng khách đi tàu chỉ bằng một nửa so với bình thường. Điều này làm ông khá hài lòng ngay cả khi Flint trả mọi chi phí.

"Bọn anh đã đi được 750 km trong ngày đầu tiên", ông viết vào buổi tối hôm sau, "và vượt xa các tàu khác". Ngày thứ ba ông đi một vòng khám phá hầm máy và hết sức kinh ngạc trước kích thước khổng lồ của nó, động cơ máy cao bằng một nửa tòa nhà văn phòng ở quê nhà, với công suất 28.000 mã lực, một trời một vực so với động cơ 25 mã lực của chiếc Flyer III. Có tất cả 12 lò hơi và hơn 100 lò đốt. Chân vịt của tàu có đường kính không dưới 7 m.

Ông ghi chép về quãng đường con tàu di chuyển mỗi ngày, và đi dạo trên boong tàu từ 10 đến 20 km mỗi ngày. Mặc dù ông không viết gì về thức ăn trên tàu hoặc các hành khách khác, nhưng dường như ông đã có một thời gian thoải mái.

Chuyến đi thật lý tưởng cho đến ngày thứ sáu, khi một cơn bão ập tới, đây là lần đầu tiên Wilbur trải nghiệm những chuyển động chúc, ngóc và liệng, nhưng là ở dưới nước chứ không phải trên không trung. "Sóng cao hơn 3 m làm con tàu chao đảo đáng kể. May mắn thay, không có nhiều những cơn sóng như vậy".

Sóng đánh ướt, không thể làm gì với tầng đi dạo trên boong tàu. Con tàu trở nên u ám như một bệnh viện, mặc dù bản thân ông chỉ cảm thấy "hơi khó chịu" sau bữa sáng.

Ngày cuối cùng trên biển, ngoài khơi bờ Ireland, ông viết khi nhìn thấy những con mòng biển bay cách quãng: "Làm thế nào chúng có thể lướt cách đỉnh những con sóng chỉ từ 30 đến 50 cm trong các cơn gió mạnh, thậm chí còn không mất sức vỗ cánh nhiều".

*

Con tàu cập cảng Liverpool vào sáng sớm thứ Bảy ngày 25 tháng Năm. Từ đó, Wilbur lên tàu đi London, tại nhà ga Euston ông đã gặp người đồng hương Hart O. Berg, đại diện bán hàng của công ty Flint & Company. Berg ngay lập tức nhận ra Wilbur khi ông bước xuống sân ga.

"Tôi chưa bao giờ nhìn thấy một bức ảnh nào hoặc nghe ai mô tả về ông ta", Berg viết cho Charles Flint, "... hoặc tôi là một Sherlock Holmes, hoặc Wright có ánh mắt kỳ lạ của một thiên tài mà nhờ thế tôi nhận ra ông ấy ngay, không một chút hoài nghi".

Berg nhận thấy hành lý của Wilbur chỉ gồm một vali da duy nhất có kích thước nhỏ như túi đồ nghề của bác sĩ, và bộ quần áo của ông cũng cần phải chỉnh trang lại. Nhưng trên đường đến khách sạn, chính Wilbur là người đã gợi ý "nên" để ông mua một bộ đồ mới. Tại một tiệm cắt may ở Strand, Berg "tút lại"cho ông bằng một bộ com lê và áo lễ phục. Khi mọi người ở nhà biết câu chuyện mua áo quần này của Wilbur, Katharine viết ngay cho ông biết rằng: "Sáng nay, Orv đã mạnh dạn ra tiệm Perry Meredith (cửa hiệu trang phục nam) để sắm một bộ tương tự".

Không lãng phí thời gian, Berg trao đổi với Wilbur rằng có rất ít khả năng kinh doanh (máy bay) tại Anh vậy nên sớm sang Pháp là tốt nhất. Các nỗ lực chính sẽ được thực hiện tại Paris. Tuy nhiên, họ đã không tìm được tiếng nói chung về cách tiếp cận tốt nhất, qua chính phủ hay qua tư nhân? Berg ủng hộ nên qua tư nhân. Dù vậy, cả hai đều đồng ý rằng tốt nhất đừng làm ồn ào chuyện Wilbur có mặt ở châu Âu, ít nhất là trong thời gian này.

Tổng hợp những điều trên, trong bản báo cáo dài gửi cho Charles Flint, Berg nhấn mạnh rằng ông thấy hài lòng

với Wilbur và thái độ của ông. "Ông ấy đã cho tôi một sự tự tin tuyệt vời", Berg viết, "và tôi chắc chắn rằng ông sẽ là một điển hình xuất chúng".

Wilbur cảm nhận thế nào về Berg thì không ai rõ. Mặc dù cùng là người Mỹ và trạc tuổi nhau, nhưng trình độ và kinh nghiệm sống của họ thì khó có thể so sánh với nhau. Sinh ra trong một gia đình Do Thái ở Philadelphia và lớn lên ở New York, Berg theo học tại các trường tư trước khi sang châu Âu để lấy bằng kỹ sư tại Đại học Liège ở Bỉ.

Trước khi trở thành người tiên phong trong việc sản xuất súng ngắn, súng máy, ô tô và tàu ngầm, ông từng làm việc tại xưởng sản xuất súng lục Colt ở Hartford, bang Connecticut, duy trì trụ sở bán hàng của mình ở Paris, và trải qua 3 năm ở Nga, nơi ông có được đơn đặt hàng từ các Sa hoàng để chế tạo 10 chiếc tàu ngầm. Trang phục của Wilbur thường giản dị và nhàu nhĩ, trong khi Berg lại ăn vận sang trọng, chải chuốt. Berg sử dụng thành thạo một số ngôn ngữ và giao thiệp với giới thượng lưu trên toàn châu Âu. Mặc dù những tay buôn bán vũ khí thường bị nhiều người nguyền rủa là "tay buôn của thần chết", ông lại nhận được sự yêu mến và tôn trọng của hầu hết mọi người. Berg và phu nhân, bà Edith, cũng là người Mỹ, đã sống ở Paris trong nhiều năm. Người Pháp rất quý trọng ông. Năm 1901, ông được trao Huân chương Bắc Đẩu Bội tinh, bậc Hiệp sĩ.

Từ London xuống Dover, sau đó băng qua qua eo biển giữa Anh và Pháp, thêm một nhân vật trong ban quản trị của Flint, Frank Cordley, gia nhập nhóm của Wilbur và Berg. Họ đến Paris vào tối ngày 27 tháng Năm, khi trời còn chưa tối. Họ nhận phòng tại khách sạn sang trọng Meurice trên đường Rivoli.

*

"Cung điện Tuileries và Bảo tàng Louvre chỉ cách bên trái chỗ bọn anh ở vài dãy phố", Wilbur viết cho Katharine và gia đình ngay trong đêm.

> Cột Vendome ở đằng sau bọn anh, Quảng trường Concorde và Khải Hoàn Môn ở xa phía trên Đại lộ Champs-Elysées. Chỗ bọn anh đang ở là nơi đẹp và thú vị nhất của thành phố.

Ông được bố trí nghỉ ngơi tại một trong những khách sạn sang trọng không những nhất Paris mà còn nhất châu Âu. "Tân Khách sạn Meurice", như người ta gọi nó, chỉ vừa mới mở cửa trở lại sau một thời gian ngừng hoạt động để "tân trang". Khách sạn cũ, "Khách sạn các ông hoàng", đã được sửa sang lại xa hoa lộng lẫy hơn bao giờ hết. Nhà hàng, với phong cách trang trí và ẩm thực hiện đại, là một trong những nhà hàng sang trọng nhất trong thành phố và là "chốn gặp mặt của giới thượng lưu". Người ta có thể sử dụng một thang máy hiện đại mới được lắp đặt để lên khu vườn trên sân thượng, từ đó họ có thể nhìn bao quát toàn

cảnh Paris mà ít vị trí nào có thể so sánh được, ngoại trừ từ những ban công phòng nghỉ hướng ra đường Rivoli, một trong số đó có phòng số 329 do Hart Berg đặt cho Wilbur.

"Hãy đến Paris để tận hưởng hương vị quyến rũ, sự tươi mát và đẹp đẽ của những đêm hè. Bầu trời đầy sao rực rỡ" là nội dung từ một tờ quảng cáo cho khách sạn Meurice.

> Ánh điện chiếu sáng qua các chao đèn đường, những bông hoa tỏa hương thơm ngát. Chỉ một vài bước từ bồn nước Concorde, nhưng cũng đủ khiến người ta dễ nghĩ mình đã ở một nơi xa xăm, trên đường đến thành phố của những giấc mơ.

Wilbur không viết gì về sân thượng tráng lệ hoặc các chùm đèn pha lê tuyệt đẹp trong phòng ăn chính, hoặc đồng phục sặc sỡ của những người gác thang máy. Điều thú vị là trong tất cả những gì ông viết về thời gian ở Paris, ông không bao giờ đề cập đến căn phòng sang trọng của mình.

Có lẽ ông không muốn kích động lòng ghen tị của những người ở nhà. Hoặc để phòng ngừa nỗi lo lắng ông sẽ tập nhiễm lối sống xa hoa ở đây. Ngoại trừ các con dấu của khách sạn in trên những tờ giấy ông dùng để viết, người ta không tài nào biết được nơi ông đang ở.

Wilbur cũng không đề cập đến những người đẹp ở Paris, hay những buổi biểu diễn thời trang trên đường phố, các cửa hàng, nhà diễn kịch, nhà hát, người Pháp nói chung, hoặc khách du lịch Mỹ nhan nhản khắp nơi.

Những gì ông viết trong những ngày sau đó, ngoài các báo cáo về giao dịch của mình với Berg, Cordley và người Pháp, là những tòa kiến trúc tuyệt vời và kho tàng nghệ thuật của Paris, nó tiết lộ điều ông chưa bao giờ nói ra về mức độ quan tâm của mình đối với lĩnh vực kiến trúc và hội họa.

Giống như nhiều người nhìn thấy Paris lần đầu tiên, ông cảm thấy không đủ thời gian để biết về thành phố này, ông đi bộ tham quan khắp nơi. Mấy lần đi bộ từ 15 đến 20 km trên boong tàu trước đây dường như chỉ đủ để làm ấm người. Bất kỳ lúc nào rảnh rỗi sau các công việc kinh doanh, ông một mình đi chơi khắp nơi. Đang là mùa xuân ở Paris, những cây dẻ nở đầy hoa.

Từ Bảo tàng Louvre đến Khải Hoàn Môn là gần 3 km đường bộ với các vườn hoa và hàng ngàn tượng điêu khắc ở hai bên, ông viết. Ông bước lên 300 bậc thang dẫn đến đỉnh Khải Hoàn Môn, đi trên bờ sông Seine tới đảo Île de la Cité, đi vào nhà hát Opéra, đi 3 km trên đường Rivoli đến Quảng trường Bastille. Vào một buổi sáng Chủ nhật, đi bộ hết khu Montmartre, một khoảng cách gần 3 km mà có đến 300 bậc cầu thang.

Ông thích các khoảng không gian rộng sử dụng cho các công trình kiến trúc quan trọng. "Paris hoang phí nhiều đất đai nhất cho các công trình kiến trúc công", ông viết trong một bức thư dài, mô tả chi tiết cho Giám mục Wright. Có nhiều điều phải học từ người Pháp về cách thiết kế các tòa nhà cho công chúng.

> Luôn có một không gian rộng lớn như quảng trường phía trước mỗi tòa nhà... Và một con đường rộng dẫn thẳng đến nó, giúp chúng ta có thể nhìn thấy tòa nhà từ xa. Chính điều này, những tòa nhà và tượng đài, làm cho Paris trở nên một thành phố tuyệt vời như vậy.

Giá mà một thành phố như New York cũng được quy hoạch theo cách tương tự. Ngay cả những tòa nhà chọc trời ở New York, như khách sạn Belmont và khách sạn Knickerbocker, nếu được quy hoạch hợp lý, cũng sẽ trở thành những công trình "tuyệt vời".

Ông dường như muốn thu hết mọi thứ vào tầm mắt. Bất cứ điều gì nhìn thấy, ông đều quan sát kỹ. Một số điểm tham quan chính đã "xuống cấp" một chút. Lớp mạ vàng của mái vòm Điện Invalides, nơi Napoleon được chôn cất, đã bị bong tróc. Hiện tượng tương tự cũng xảy ra với phần bệ của cột đá Obélisque Ai Cập trong Quảng trường Vendôme, ông cảm thấy vô cùng đáng tiếc cho những bức tượng điêu khắc đã bị hoen ố với những vệt đen.

Ông dành thời gian đáng kể tại điện Panthéon, nơi đó, ông giải thích cho Katharine, không được sử dụng như một nhà thờ mà là đài tưởng niệm những con người tuyệt vời của nước Pháp. Mái vòm nhìn từ bên trong "không lớn lắm", ông nhận xét, chiều cao quá mức không tương xứng với đường kính của mái vòm, giống như nhìn ngược từ đáy giếng lên, nhưng bên trong lại "rất hoành tráng".

Ông có thái độ rất nghiêm túc và tỉ mỉ đối với lĩnh vực kiến trúc, có quan điểm riêng của mình, không bị phân tâm vì bất cứ điều gì được đề cập đến trong cuốn cẩm nang du lịch Baedeker màu đỏ.

> Nhà thờ Đức Bà là một sự thất vọng. "Trong tưởng tượng của tôi thì mọi thứ sinh động, hơn những gì tôi thấy". Ông cho rằng chính điện quá hẹp, dãy ô cửa kính màu trên tường được bố trí quá cao, nội thất nhìn xa quá tối. "Các cột trụ quá đồ sộ và được đặt gần nhau ở hai bên lối đi, trông thật lạc lõng khi bạn đứng ở chính điện".

Thật thú vị biết bao, ông viết trong một bức thư khác, khi thấy hàng ngàn người ngồi ăn uống trên các vỉa hè, dọc theo những con lộ, tại các bàn ăn nhỏ bên ngoài nhà hàng, nhâm nhi rượu vang và ăn uống ở ngoài trời, "ngay trên vỉa hè".

Suốt thời gian qua, Wilbur đã có những bữa ăn thịnh soạn khi là khách mời của Hart Berg. Nhà hàng Boivins trên Đại lộ De Clichy ở khu Montmartre, tiệm Henri trên đường Volney, nhà hàng Café Anglais nổi tiếng nơi ông thích ăn trưa với vợ chồng ông Berg.

Ông lấp đầy thời gian rảnh của mình ở Paris với sự hào hứng. Ông nhiệt tình với gần như tất cả mọi thứ, tận dụng tất cả thời gian ông có, như thể ông biết rằng đây là cơ hội duy nhất trong đời.

Trong tất cả các công trình ở Paris, Bảo tàng Louvre là nơi ông trở lại nhiều lần, ông đã dành nhiều giờ để thăm quan các phòng trưng bày. Mô tả của ông về những bức tranh ông đã ngắm có thể dài nhiều trang giấy, dường như đó là một dấu hiệu cho thấy những đam mê nghệ thuật của ông đã bắt nguồn từ gia đình, đặc biệt là từ Katharine.

Ông thích các bức họa của Rembrandts, Holbeins và Van Dycks, "nói chung", đẹp hơn so với các tác phẩm của Rubenses, Titians, Raphaels và Murillos. Sự thất vọng của ông về bức Mona Lisa cũng sâu sắc như đối với Nhà thờ Đức bà Paris. "Tôi phải thú nhận rằng những bức danh họa của các bậc thầy nổi tiếng mà tôi ấn tượng nhất, không phải là những bức được biết đến nhiều nhất". Ông thích bức họa của Leonardo "John the Baptist" (John, Người Rửa tội) hơn bức Mona Lisa. Trên hết, ông tâm đắc với những bức tranh sơn dầu được vẽ vào thế kỷ XVII của danh họa Flemish bậc thầy, Anthony Van Dyck.

Trong bức thư viết sau một buổi trưa tham quan tại Bảo tàng Louvre, ông chuyển sang miêu tả bộ sưu tập của các bậc thầy danh họa Pháp thế kỷ XIX bao gồm Delacroix, Corot, Millet và Courbet. "Tuy không tự cho mình là một giám khảo, tôi có khuynh hướng nghĩ rằng trong 500 năm nữa, bộ sưu tập này sẽ được công nhận là một trong những tác phẩm vĩ đại nhất từng được thực hiện". Điểm nổi bật nhất của Corot là cách ông vẽ bầu trời – bầu trời là nguồn ánh sáng của ông.

Sự quan tâm sâu sắc của ông đối với lĩnh vực nghệ thuật không chỉ là điểm nổi bật ở một người say mê với kỹ thuật hiện đại, mà còn là một năng lực thực sự đặc biệt của tâm trí. Tuần, rồi tháng trôi qua, Wilbur, với sự lựa chọn của riêng mình, đã thăm Bảo tàng Louvre ít nhất là 15 lần.

Những gì ông đã không kể với những người ở nhà là mức độ ông bị báo chí soi mói, và có vài lần ông đã khuấy động ở những buổi tụ tập công cộng. Hy vọng ẩn danh đã không còn. Khi một phóng viên của tờ *Washington Post* chặn ông ở tiền sảnh khách sạn Meurice, Wilbur đã từ chối trả lời bất cứ điều gì về máy bay hoặc về kế hoạch của mình. Khi phóng viên này quay sang hỏi về sự khác biệt giữa việc bay lên bằng máy bay và bay lên trong một khinh khí cầu, Wilbur cho biết ông chưa từng bay trong một khinh khí cầu, nhưng đó là "trải nghiệm hoàn toàn khác, một khi đã thử qua máy bay thì sẽ giống như bị nghiện, vì sau đó sẽ không còn muốn sử dụng bất cứ phương tiện nào khác".

Giữa tháng Sáu, ông đi với Hart Berg xem các cuộc đua kinh khí cầu ở thành phố St. Cloud. Giữa đám đông thanh lịch, có sự tham dự của kiến trúc sư Gustave Eiffel và ngài Đại sứ Mỹ Henry White, Wilbur lại thu hút sự chú ý nhiều nhất. Một phóng viên của tờ *Paris Herald* hỏi:

"Ông đến đây chỉ để vui chơi, phải thế không, ông Wright?"

"Ở mức độ nào đó", Wilbur nói. "Tôi rất vui khi đến thăm nơi đây và nhìn thấy tất cả những điều mới mẻ này".

"Ông có thích Paris không?"

"Đó là một thành phố tuyệt vời!"

Theo lời của các phóng viên: "Ông Wright rất cẩn trọng trong ngôn từ".

> Rõ ràng ông lo sợ bị vướng vào các bẫy liên quan đến chiếc máy bay của ông và những gì ông muốn làm với nó. Sau mỗi câu hỏi, gương mặt trơn láng của ông lại như dãn ra, tạo thành một điệu cười ngoác như "tượng nhân sư".

Việc một người thợ xe đạp đến từ bang Ohio đã dành hàng giờ trước những kiệt tác ở Bảo tàng Louvre là điều dường như không khiến giới báo chí quan tâm.

*

Các buổi thảo luận kinh doanh do Berg sắp xếp đã diễn ra ngay từ ngày đầu tiên họ ở Paris. Wilbur được đưa đi gặp một người tích cực tài trợ cho khinh khí cầu, ông ta còn có sự quan tâm lớn đối với ngành hàng không, Henri Deutsch de la Meurthe, người mà Wilbur mô tả cho Orville là: "Ông vua dầu mỏ của Standard Oil tại Pháp". Ngoài ra còn có các buổi họp với Arnold Fordyce, Chỉ huy trưởng Bonel và các quan chức Chính phủ Pháp. Berg là người "quảng giao", Wilbur nói với Orville, và mọi thứ diễn ra tốt đẹp. Berg "rất thực tế", Wilbur thích cách ông luôn có mặt để giải thích những gì cần được nói bằng tiếng Pháp, và thường nói với tốc độ rất nhanh. Berg là người mà ông

có thể dựa vào để thể hiện hết bản thân. Bên cạnh đó, ông còn "là một người tràn đầy nhiệt huyết và là một diễn giả có khả năng chạm đến trái tim người nghe".

Các cuộc đàm phán kinh doanh dường như kéo dài vô tận, nhưng đến lúc này, đã có triển vọng đạt được một thỏa thuận đáng khích lệ. Trong bản thỏa thuận chung, nhà Wright sẽ nhận được 350.000 đô-la cho cỗ máy Flyer của họ. Tuy nhiên, trước khi ký bất kỳ thỏa thuận chính thức nào, một cuộc biểu diễn trước công chúng phải được thực hiện ở Pháp. Người Pháp khăng khăng đòi nhìn thấy máy bay và nhìn thấy nó hoạt động, rõ ràng họ có cái quyền đó.

"Mọi chuyện đã đến hồi hấp dẫn", Wilbur viết cho Orville. Nhưng sau đó, các phe phái chính trị tại Pháp rùm beng với nhau và vì thế tiến độ bị chậm lại.

Nhiều năm trước, Wilbur đã quả quyết ông không thích hợp để "theo đuổi các mục đích thương mại". Bây giờ, ông thấy mình bị chìm sâu trong những giao dịch thương mại phức tạp, những ván bài cá cược đầy chiêu trò giữa những doanh nhân, chính trị gia và giới quan chức giàu kinh nghiệm, trong một ngôn ngữ mà ông không nói được và cũng không hiểu được. Toàn bộ trò chơi, các tay chơi, cách dàn dựng sân chơi và ngôn từ đều mới lạ với ông. Tuy nhiên, ông vẫn vững vàng, và trên tinh thần lạc quan, nhận biết rằng mình đang là đề tài chế nhạo sau hậu trường. Tại Bộ Chiến tranh, người ta nói về anh em nhà Wright là "thích thổi phồng như bản chất của tất cả người

Mỹ", "những kẻ láo lếu" cố gắng bán cho nước Pháp "một thứ đồ không có giá trị" mà ngay cả người Mỹ cũng không tin tưởng.

Luôn cảnh giác, kiên nhẫn và lập luận chặt chẽ, Wilbur "không bao giờ run sợ" – như cha ông đã nhận xét, không bao giờ đánh mất sự tự tin của mình. Ông có thể cứng rắn nhưng không phải nhà độc tài, có thể bất đồng nhưng không khiến người khác phẫn nộ. Và khi ông nói, ông biết mình đang nói gì và không ai có thể tìm ra lý do để nghi ngờ điều đó.

Quan trọng nhất, ông vẫn hoàn toàn làm chủ bản thân, không bao giờ đi lạc vấn đề. Sự khiêm tốn của ông có tác dụng tốt. Nếu có bất kỳ điều gì chưa ổn, thì đó là hạn chế về tiếng Pháp, sự thiếu tinh tế, nhưng dường như hai yếu tố này lại có lợi cho ông. Như Hart Berg đã nói trước đó, ông là một món hàng quý hiếm và còn nhiều hơn thế nữa.

Chuyện Wilbur không uống rượu, không hút thuốc hoặc không mấy quan tâm đến phụ nữ, tất nhiên là một ẩn số khó hiểu đối với người Pháp.

Toàn bộ sự việc mà ông báo cho những người ở nhà, và cho Orville nói riêng, hoàn toàn trùng khớp với những gì đã diễn ra. Qua thư và điện tín, ông mô tả chi tiết các cách thức khác nhau để họ có thể thu lợi nhuận, bằng cách nào, phụ thuộc vào ai và tiền đến từ đâu, một bản dữ liệu

mà một chuyên viên tài chính giàu kinh nghiệm cũng khó có thể phân tích rõ ràng hơn.

Thỉnh thoảng để thư giãn, Hart Berg đưa Wilbur đến khu công viên Bois de Boulogne hoặc Fontainebleau hay Cung điện Versailles trong chiếc ô tô lớn có tài xế riêng, cùng với bà Berg. Một buổi sáng thứ Hai, khi Wilbur còn đang nằm trên giường, một nhân viên khách sạn gõ cửa thông báo cho ông biết chiếc khinh khí cầu có gắn động cơ mang tên La Patrie (Lòng ái quốc) đang bay trên bầu trời Paris. Chiếc La Patrie, như Wilbur biết, là chiếc "phi thuyền" đầu tiên do quân đội Pháp đặt hàng. Ông ngay lập tức mặc quần áo và đi lên khu vườn trên sân thượng khách sạn.

Chiếc La Patrie là một khinh khí cầu hình giống cái xúc xích, dưới bụng treo một cái giỏ dành cho phi hành đoàn. Nó đang bay qua Khải Hoàn Môn và gần như ngay phía trên khách sạn Meurice với vận tốc Wilbur ước tính khoảng 24 km/h. Ông đánh giá đây là "một thử nghiệm rất thành công". Nhưng khi ông nhẩm tính lại, thì chi phí cho một chiếc máy bay như vậy đắt gấp 10 lần so với một chiếc Flyer, trong khi chiếc Flyer có thể di chuyển với tốc độ gấp đôi. Chiếc phi thuyền khí cầu đang ở giai đoạn trứng nước trong khi máy bay đã "đạt đến mức hoàn thiện và sớm muộn gì chiếc phi thuyền này cũng sẽ thuộc về quá khứ". Tuy nhiên, cảnh tượng chiếc phi thuyền khí cầu bay qua Paris là một sự kiện hoành tráng để bắt đầu một ngày mới.

Hầu hết thời gian của các buổi sáng đều dành cho những cuộc đàm phán.

Vấn đề chính là nên bán cho Chính phủ Pháp hay thành lập một công ty thương mại với Henri Deutsch. Khả năng ký một hợp đồng với Chính phủ dường như chắc chắn cho đến khi quân đội Pháp đưa ra yêu sách: Chiếc Flyer phải được thử nghiệm trong môi trường với vận tốc gió mạnh, và một thỏa thuận độc quyền trong 3 năm, điều mà không bao giờ Wilbur đồng ý.

Rồi lần đầu tiên Wilbur mới vỡ lẽ là Flint & Company sự không chỉ mong đợi một khoản hoa hồng 20% cho những gì họ bán được, mà còn cho cả phần lợi nhuận giữ lại của hai anh em. ("Đừng lo lắng nhiều về khoản hoa hồng của Flint", ông nói với Orville, "chúng ta có thể giữ chúng ở mức cho phép".)

Tiếp theo, Wilbur được bí mật thông báo rằng nếu Orville và các cộng sự của ông ta nâng mức giá bán chiếc Flyer cho Chính phủ Pháp lên 50.000 đô-la, số tiền này có thể được "lót tay đến những người có khả năng bôi trơn cho hợp đồng để chúng được dễ dàng thông qua". "Nói cách khác, những người cầm quyền cần được hối lộ đáng kể". Wilbur dứt khoát từ chối, ngay cả việc đưa chuyện này vào thảo luận.

Cuộc đàm phán càng kéo dài thì càng thấy rõ ràng là quyết định sẽ chỉ được thông qua cho đến khi có một cuộc

biểu diễn công khai. Wilbur tiếp tục đôn đốc Orville tăng tiến độ ở nhà. "Anh hy vọng tất cả mọi thứ đã được đóng gói và sẵn sàng gửi đi trước khi bức thư này đến", ông viết. "Khi em đến, nhớ mang theo mọi thứ cần thiết như các phụ kiện...tất nhiên, đưa cả Charlie Taylor theo... rất có lợi nếu ta có trợ thủ đáng tin cậy khi tiến hành thử nghiệm".

Bức thư để ngày 28 tháng Sáu, nhưng trong gần một tháng Wilbur không nhận được lời hồi âm nào từ Orville.

Trong một bức thư từ Katharine, đề ngày 30 tháng Sáu, ông được thông báo là mọi việc ở nhà không được suôn sẻ, cô và Orville cảm thấy bị gạt ra bên lề những gì đang diễn ra ở Paris. "Orv không thể làm bất cứ việc gì"; Orv khá "khó chịu" và "bất an"; anh ấy "thực sự điên tiết muốn biết những gì đang diễn ra"; "nổi giận" vì mọi thứ đang được xử lý ở Paris mà không có anh ấy. Rõ ràng cả cô cũng vậy. Cô và Orville đã hoàn toàn mất kiên nhẫn với Công ty Flint & Company, nghi ngờ không biết liệu có thể tin cậy họ được không. Cô có rất ít hoặc hầu như không một chút kinh nghiệm nào với người Do Thái, nhưng khi nhìn thấy một bức ảnh của Hart Berg, cô tự hỏi liệu ông ta có phải là một người Do Thái. Cô viết: "Em không chịu được khuôn mặt của ông ta". "Nó chỉ khiến em liên tưởng rằng toàn bộ công ty là những người Do Thái. Berg chắc chắn là một trong số đó rồi".

Ít ngày sau, cô lại cho Wilbur biết tình hình ở nhà thậm chí trở nên tồi tệ hơn. Cô gần như suy sụp, và lỗi phần

lớn do các việc ông đang tiến hành. "Cái quái gì đang xảy ra với những bức thư của anh?"

Bức thư của cô trở thành cơn bão giận dữ, trách móc, than thân trách phận và tuyệt vọng, vượt xa bản chất vốn đã "cuồng phong" của cô. Cô đã quá nản với "toàn bộ cuộc kinh doanh". "Chúng em đều rất lo lắng, mệt mỏi với sự phất phỏm tới mức không ai là không cáu bẳn. Orv và em thường xuyên cãi vã mỗi khi nói chuyện quá 5 phút. Và thật tội nghiệp, cha đã không biết khuyên can bọn em như thế nào ngoài những câu như: "hãy bình tĩnh, Bessie, bình tĩnh nào", trong khi ông quá hổi hộp đến nỗi không thể nghe thấy bất cứ điều gì bọn em nói". Cô chưa bao giờ mệt mỏi như vậy trong suốt cuộc đời. "Em sẽ khóc nếu có ai đó nhìn em".

Một số thư gửi cho ông bị trả lại vì sai địa chỉ. "Tại sao anh không thể cho chúng em biết sớm hơn là anh đã không nhận được thư?"

> Điều này khiến chúng em có cảm giác tuyệt vọng khi ngồi ở đây và hoàn toàn bất lực trong khi họ [Flint & Company] đang tìm mọi thủ đoạn để giành thế trên cơ đối với anh. Họ lôi kéo anh vào cái công ty Pháp đó để làm trò mèo gì? Anh có thể tự làm tốt hơn mà... Em khinh bỉ hầu hết bọn họ... Orv trông rất lo âu, kích động và mệt mỏi đến nỗi em cảm thấy lo lắng cho anh ấy. Anh ấy không thể chịu đựng mãi như vậy đâu, kể cả anh nữa, về vấn đề này".

Vấn đề, như sau này Wilbur giải thích trong một bức thư gửi riêng cho cha mình (ông biết rằng ngài Giám mục sẽ hiểu) là Orville đang chìm "trong một cuộc khủng hoảng nội tâm" và "không còn thực sự là chính mình".

Sáng ngày 17 tháng Bảy, từ căn phòng của mình tại Meurice, Wilbur viết một bức thư dài cho Katharine để cô và Orville nắm rõ tình hình ở Paris đang diễn ra như thế nào, về phần việc của ông trong đó, sự quan tâm của ông đối với họ, việc ông đã cố gắng tránh cho họ không phải lo lắng và lý do tại sao họ không cần phải lo lắng. Với giọng điệu tự tin và chân thành mà Wilbur chưa từng thổ lộ, ông gửi đến một thông điệp cho biết trong thời gian ở Paris, ông đã nắm vững tình hình, ông biết những gì mình cần xử lý, ông biết đối tác của mình ra sao, và không có lý do gì để những người ở nhà rối lên.

"Hãy nhìn nhận một thực tế là anh đã viết, riêng mình anh, gấp ba, bốn lần số lượng những bức thư mà các em đã gửi", ông bắt đầu, "có chút thú vị khi nghe các em liên tục phàn nàn là đã nhận được quá ít thư của anh". Trong hai tháng rưỡi, từ lúc đi xa, ông nhận được trung bình mỗi tuần một bức thư từ nhà, trong khi ông đã viết cho họ ba đến bốn lần một tuần, ngoại trừ một khoảng thời gian 10 ngày, khi mọi việc đang trong trạng thái chưa được giải quyết và vì vậy không có gì để thông báo.

Ông đã cảm thấy từ đầu, ông tiếp tục, rằng bất kỳ điều gì ông viết cho Orville đều sẽ khiến anh thấy rối bời,

nhưng ông cảm thấy Orville có quyền được biết những gì đang diễn ra. Còn về Flint & Company, ông đã không cảnh tỉnh cho Katharine và Orville, như lẽ ra có thể, rằng chính Orville là người từ đầu đã muốn giao dịch với họ.

"Anh đã làm những gì mà anh biết cậu ấy sẽ làm nếu có mặt ở đây và hiểu rõ tất cả sự việc. Trong trường hợp này, người ở xa chỉ gây thêm rắc rối khi đưa ra những chỉ dẫn không hoàn toàn phù hợp với tình hình thực tế".

Chỉ vài ngày sau khi đến châu Âu, ông đã tin tưởng là mình sẽ kiểm soát được tình hình. Lo lắng duy nhất của ông là liệu Orville có theo kịp tiến độ sản xuất máy móc hay không. "Anh không có thói quen phàn nàn, nhưng nỗi lo mọi việc "chưa đâu vào đâu" là một cơn ác mộng đối với anh trong hơn một năm qua".

Đối với Berg và Cordley, lúc đầu họ coi ông "chỉ đơn thuần đến để làm màu".

> Nhưng họ cũng dần trắng mắt ra, và giờ đã nhận ra rằng anh nhìn nhận tình huống thấu đáo hơn họ, những quyết định của anh có phần chắc chắn hơn, và anh là người chi phối họ chứ không phải họ là người chi phối anh... Bây giờ anh điều hành mọi việc, họ đưa ra lời khuyên và sự hỗ trợ cần thiết. Trong vai trò này, họ giúp đỡ đắc lực cho chúng ta và anh thấy không có lý do gì để bứt ra khỏi họ.

Ông rất tiếc rằng những người ở nhà đã quá hao tổn tinh thần vì phấn khích. Bản thân ông, như ông báo

với họ, đã cảm thấy thoải mái hơn nhiều so với mấy năm trước đó. Họ cần phải ngừng ngay mọi sự lo lắng. Không cần thiết.

Cuối thư ông nói, buổi chiều hôm nay, một số người Mỹ đã sắp xếp để ông bay trên một chuyến khinh khí cầu đầu tiên trong đời.

*

Họ khởi hành từ Câu lạc bộ Hàng không tại thành phố St. Cloud, rồi khinh khí cầu bay vào giữa những đám mây và ló ra ở độ cao 900 m trên bầu trời trong xanh rực rỡ. Chưa bao giờ Wilbur bay cao đến như vậy, cảnh quan hết sức ngoạn mục. Họ đã đi xa khỏi Paris 80 km, băng qua các cánh đồng rộng lớn. "Các sắc màu, từ màu nâu của đất ruộng mới cày, màu xanh của đồng cỏ, và vùng đất với những cảnh sắc khác nhau, màu vàng óng ả của ruộng lúa chín chờ thu hoạch tạo ra một bức tranh tuyệt đẹp", ông viết. Ông thích thú ngắm nhìn các thị trấn nhỏ với những nóc nhà ngói đỏ, những con đường trắng tỏa ra mọi hướng.

Họ bay gần 130 km chỉ trong vòng 3 giờ và đáp xuống một cánh đồng lúa mì, về phía tây thành phố Orléans 16 km. Mặc dù đó là một trải nghiệm thật đẹp, nhưng bay bằng khinh khí cầu không thích hợp với ông cũng như nó đã không thích hợp với Otto Lilienthal. Một khi đã đáp xuống mặt đất, bạn phải đi bộ đến một ngôi làng gần đó, tìm một nơi để qua đêm. Sau đó, vì gió lớn, bạn phải trở lại nơi xuất

phát trên một chuyến tàu chậm chạp. ("Những gì chúng tôi đang tìm kiếm là các phương tiện di chuyển tự do trên bầu trời, đến bất kỳ hướng nào" – như Lilienthal đã viết.)

Buổi tối cùng ngày, khi Wilbur quay lại Paris bằng tàu hỏa, thì Orville cũng rời Dayton trên một chuyến tàu tốc hành đêm đi New York, và cũng trên đường đến Paris. Chiếc Flyer III cuối cùng đã được hoàn thành, đóng gói, gửi sang Pháp. Nó sẽ được giữ trong kho hàng của hải quan tại cảng Le Havre cho đến khi cần dùng. Orville, như Katharine nói, đã lên đường trong trạng thái "như trái bóng bị xì hơi". Trên đường đi, ông cũng phát hiện ra rằng mình quên đem theo địa chỉ khách sạn của Wilbur tại Paris.

III.

Vào buổi sáng sớm Chủ nhật cuối tháng Bảy, hai anh em đã được đoàn tụ. Qua một đêm yên ổn trên con tàu chạy bằng động cơ hơi nước, tàu Philadelphia, Orville đã xoay xở tìm được đường đến khách sạn Meurice, và tại đây được gặp một Wilbur mạnh khỏe hơn trước rất nhiều.

Sau bữa sáng tại khách sạn, họ cùng nhau đi bộ và nói chuyện huyên thuyên. Họ ăn trưa tại Café Alcazar trên Đại lộ Champs-Elysées, sau đó dành phần lớn buổi chiều oi bức ngồi nói chuyện tiếp trong công viên dọc theo Đại lộ. Các dấu hiệu cho thấy họ đã dẹp tan được bầu không khí ngột ngạt giữa hai anh em.

Hôm sau, họ gặp Hart Berg và Frank Cordley. Theo mô tả của Wilbur, cuộc trao đổi này là để "bộc lộ tất cả những chất chứa trong lòng", có nghĩa là nó sẽ diễn ra vô cùng sôi nổi. Họ đã đưa ra vấn đề về bằng sáng chế. Wilbur đã làm rõ ngay từ đầu rằng họ không ký hợp đồng với Công ty Flint & Company. "Chúng tôi khẳng định là chủ sở hữu duy nhất của bằng sáng chế", ông nói, căn cứ theo những ghi chép của ông về các cuộc thảo luận. Họ đã nói về chi phí và cổ phiếu trong doanh nghiệp. "Vấn đề ở đây là", Wilbur nói với Berg, "chúng tôi không có ý định để các ông sở hữu 20% của bất kỳ cổ phần nào. Chúng tôi sẽ sở hữu toàn bộ số cổ phần. Các ông chỉ là đại lý bán hàng". Và vì vậy câu chuyện cứ cò cưa mãi, với Berg đưa ra các lý lẽ của mình, còn Wilbur và Orville vẫn giữ vững lập trường.

Từ những gì Wilbur đã thông báo và giải thích với ông, và từ nhận xét của riêng ông về Berg và qua cuộc họp, Orville đã không còn hoài nghi và cảm thấy yên tâm. Ông đã sẵn sàng để cùng với Wilbur tham gia thảo luận theo hướng Wilbur chỉ đạo. "Những người bạn của bọn anh, F [Flint & Company] và B [Berg], không phải thuộc băng cướp", như Orville vui sướng đảm bảo với Katharine.

Wilbur dẫn Orville đi dạo lần đầu khắp Bảo tàng Louvre. Và, để kỷ niệm ngày Orville đến Paris, Frank Cordley đã chiêu đãi hai anh em tại nhà hàng Tour d'Argent huyền thoại và đắt giá bên tả ngạn sông Seine. Nhà hàng

chuẩn bị món ăn chính ngay tại bàn ăn, món vịt hầm do đầu bếp danh tiếng Frédéric Delair của nhà hàng thực hiện, dường như đã để lại ấn tượng mạnh với Orville, hơn bất kỳ tác phẩm nào ông đã nhìn thấy tại Bảo tàng Louvre. Delair mặc lễ phục, với hàng ria vểnh lên hai bên khóe miệng, cặp kính trễ trên sống mũi, như Orville kể cho Katharine, trông giống như một giáo sư đại học hơn là một đầu bếp. Ông cũng có điệu lắc lư đầu đầy ấn tượng khi xắt từng lát mỏng từ mình con vịt. Đúng là đắt xắt ra miếng.

> Chân, cánh, v.v... (Orville tiếp tục) được đem sang một căn phòng khác mà bọn anh không thể nhìn thấy. Chúng sẽ được lóc lấy thịt ở đó; và bộ xương vịt, sau khi đã lóc hết thịt, sẽ được cho vào trong một máy ép, ép lấy tất cả nước và tủy. Thịt và nước ép này sau đó được đặt lên nấu chín bằng lửa cồn. Ông Frederic phết mỡ lên mình con vịt trong suốt thời gian đó. Cuối cùng, con vịt được dọn ra kèm theo tấm thẻ và tấm bìa gấp có ghi mã số của con vịt bọn anh ăn.

Trong một bức thư, Giám mục Wright đưa ra những cảnh báo nghiêm trọng đối với các cám dỗ của Paris. Wilbur đã viết thư để trấn an ông, hứa rằng họ sẽ không làm điều gì trái với gia phong, và tất cả các loại rượu mà ông đã nếm qua cộng lại cũng chưa đầy một ly. "Chúng con thực sự sinh hoạt rất đúng mực ở đây", Orville thêm. "Chúng con đã đến thăm rất nhiều nhà thờ lớn và chưa một lần say rượu".

Sự hiện diện của họ ở Pháp ít bị phiền nhiễu, phần lớn do tháng Tám là dịp các quan chức chính phủ bắt đầu kỳ nghỉ hè thường niên của họ. Nhưng, do vẫn còn hứng thú với Đức, Wilbur và Berg quyết định đi Berlin, và họ khởi hành ngày 4 tháng Tám.

Trên đường đến Berlin, nhìn thấy thị trấn Jemappes tại Bỉ qua khung cửa sổ tàu hỏa, Wilbur bắt đầu kể về lịch sử trận đánh ở đó vào năm 1792. Và, trước sự ngạc nhiên của Berg, ông đi sâu miêu tả các chi tiết, về tầm quan trọng của chiến thắng của quân đội Cộng hòa Pháp, lúc đó vẫn còn non nớt so với quân đội chính quy của Áo. Điều đó khiến Berg thấy một biểu hiện trí tuệ vượt trội khác của Wilbur. Ông đã đọc về nó lúc còn trẻ – Wilbur giải thích.

Một tuần sau, khi Charlie Taylor đến, Orville bố trí cho anh ở trong một khách sạn kín đáo trên đường d'Alger, sát góc với khách sạn Meurice, và đăng ký đơn giản là C. E. Taylor đến từ Lincoln, bang Nebraska. "Bọn anh không muốn báo chí hoặc bất cứ ai ở đây biết anh ấy đã tới", Orville cho Katharine biết. Trong thời gian kể từ khi Orville đến, báo chí đã bám sát hai anh em ở khắp mọi nơi, và điều này trở thành một vấn đề gây khó chịu hơn bao giờ hết. Đối với các phóng viên, hai anh em là những người khó tiếp cận nhất mà họ từng gặp. Một phóng viên của tờ *The London Daily Mail* (Bưu chính Nhật báo London) nói với Orville rằng ông là "một mục

tiêu khó nhằn" mà cánh báo chí từng gặp. Chính bản thân mình, người phóng viên nói, trong khi cố gắng tìm hiểu những gì hai anh em dự định làm, đã tốn nhiều tiền cho chi phí đi lại hơn là lợi ích mà anh ta hy vọng có thể thu lại, nhưng anh ta không thể bỏ cuộc vì sợ những phóng viên khác sẽ "phỗng" tay trên.

Vào giữa tháng Tám, khi có những dấu hiệu cho thấy có vẻ như Pháp quan tâm và muốn nối lại thỏa thuận, Wilbur và Berg ngay lập tức trở về từ Berlin. Nhưng rồi vẫn không có tiến triển thực sự nào với người Pháp. Với người Đức cũng vậy.

Đến đầu tháng Chín, hai anh em không có nhiều việc để làm, chỉ ngồi chờ cơ hội. Căn cứ vào những gì Orville ghi lại, họ chủ yếu ngồi trong công viên xem các cuộc diễu hành ngang qua. Nếu Wilbur đã có Louvre, thì Orville có khu vườn Tuileries. "Em không cần phải lo lắng chuyện anh bỏ phí không tận dụng hàng hiên trước nhà", Orville viết cho Katharine "anh đã dành ít nhất một nửa thời gian thức trong công viên đối diện khách sạn". Có hàng trăm ghế sắt nhỏ đặt trong công viên, với tiền thuê 2 xu mỗi ngày – ông giải thích. "Một số phụ nữ được thuê để đến vỗ vai những người đang ngồi trên những chiếc ghế đó để thu 2 xu".

Ông đặc biệt thích ngắm trẻ em Pháp, ngạc nhiên trước thái độ ngoan ngoãn của chúng. Ông mô tả trò chơi với những chiếc đu quay tròn nhỏ, do một người đàn ông

quay bằng tay, và nghĩ rằng trông thảm hại làm sao khi mấy đứa nhỏ chỉ được chơi với một trò tẻ nhạt như vậy, cưỡi trên lưng những con ngựa gỗ. Thi thoảng lại có mấy đứa trẻ Mỹ đến khuấy động mọi thứ.

> Chúng leo lên, leo xuống mấy con ngựa trong khi cái đu vẫn đang chuyển động hết tốc lực – tuy vậy mà cũng không nhanh lắm – tay chúng nắm đầy những cái vòng mà lẽ ra chúng phải xiên từng cái một bằng que dục đá. Và, khi bàn đu quay dừng lại, chúng tung hứng qua lại cho nhau mấy cái que này (anh không biết ở đây thứ này được người ta gọi là gì) khi người bảo vệ công viên đến thu lại, cho đến khi ông ấy mệt gần như muốn nổi điên.

"Tất nhiên, hai chúng tôi cảm thấy xấu hổ vì những đứa trẻ Mỹ", ông nói thêm, "và biết rằng chúng cần một trận đòn để nhớ, nhưng thật ra thỉnh thoảng có vài phút sôi động như vậy cũng thú vị hơn một chút".

Có lẽ điều vui thích nhất cho đến thời điểm đó là cảnh tượng nhiều trẻ em, đàn ông, và phụ nữ ở mọi lứa tuổi, chơi với "con quay diabolo", món đồ chơi lâu đời và đơn giản mà gần đây đã gây bão. Nó bao gồm một cái trục cuộn bằng gỗ giống hình đồng hồ cát và hai que tre khoảng 60 cm, buộc với nhau bằng một sợi dây dài khoảng 1,5 m. Giá của đồ chơi này là 50 xu. Người chơi sẽ đặt phần eo của con quay nằm trên sợi dây, sau đó, hai tay hai que, người chơi dùng dây nhấc bổng con quay lên và giữ cho nó lăn

qua lăn lại trên sợi dây. Người chơi nào chưa nắm được bí quyết, mà vẫn được gọi là "bàn tay ma thuật", thì thường để rơi con quay xuống đất. Bắt nguồn từ Trung Quốc 100 năm trước hoặc cũng có thể lâu hơn, trò chơi này rất cuốn hút và khó cưỡng.

Toàn bộ cuộc đời họ, họ thích nói như vậy, bắt đầu từ thời thơ ấu với một món đồ chơi, mà còn là đồ chơi của Pháp nữa chứ, và giờ đây ở tuổi trung niên họ đang ở Pháp, và vẫn chơi đùa y như con nít.

Với con quay diabolo, sự kỳ diệu không phải ở nơi món đồ chơi mà ở cách chơi, cũng như máy bay trực thăng của Alphonse Pénaud. Trong trò chơi này, bạn phải vượt qua các lực hấp dẫn bằng kỹ thuật. Bạn phải học hỏi các kỹ thuật này thông qua chơi và chơi nhiều hơn, với những chiếc que và sợi dây, để giữ cho ống suốt chạy trên sợi dây – tương tự như vậy, chỉ chiếc máy bay không là chưa đủ, người ta phải nắm vững kỹ năng bay để điều khiển nó.

Thời gian hai anh em dành để chơi con quay diabolo trong công viên không những không tránh khỏi sự chú ý của giới báo chí mà còn khiến họ càng thêm tò mò về hai anh em kỳ quặc nhà nọ. Sự "bí ẩn" của anh em nhà Wright, như tờ *Paris Herald* viết, vẫn dày đặc bất tận. Tờ báo trích dẫn lời một du khách Mỹ thường xuyên quan sát họ trong Vườn Tuileries và tin rằng hai anh em đã gác máy bay sang một bên và thôi không nghĩ về nó

nữa. "Mọi người đều biết", người du khách nói, "một khi người ta đã bắt đầu nghiện diabolo thì người ta không thể làm bất cứ điều gì khác".

Rõ ràng hai anh em đã nhanh chóng nắm bắt được các kỹ thuật và chơi diabolo khá thành thạo. Nhưng với Charlie Taylor, 10 lần chơi thì 9 lần để quay rơi xuống đất. Charlie Taylor có làm điều gì khác để giết thời gian, ngoại trừ trò chơi này hay không thì không thấy ghi trong sổ tay.

Khi Katharine đọc về những giờ ngồi chơi trong công viên, cô xù lên như một bà giáo. "Anh chưa nói với em là anh có học nói tiếng Pháp hay không?", cô viết cho Orville. "Thay vì ngồi không trong công viên hàng giờ, em nghĩ em sẽ đi đây đó để biết thêm về Paris. Anh không thể tìm người để thực hành tiếng Pháp với anh sao?" Nhưng cuối thư, cô cũng nhắc hai anh em nhớ đem về cho cô một con quay diabolo.

Tính hài hước của ông lại có dịp được thể hiện; Orville nói với cô, thực tình ông đã gặp một người đàn ông Pháp trong công viên, người đó biết nói tiếng Anh, nhưng ông thấy thật vô vọng khi cố gắng vừa học tiếng Pháp vừa chơi con quay diabolo cùng một lúc.

Trường học mở cửa trở lại ở Dayton, Katharine đã trở về với các lớp học của cô, ở nhà mọi chuyện đều tốt đẹp, không khí hoàn toàn khác với những gì trước đó. Cô và cha

đã "rất hòa thuận với nhau tới mức ai cũng biết". Cha đã mua một máy đánh chữ mới. Cô cũng đặt mua cho mình một bếp lò mới. "Các anh có thể ở lại bao lâu tùy ý", cô nói với hai ông anh.

*

"Em có kế hoạch gì không?", Wilbur hỏi Orville vào cuối tháng Chín, trong một bức thư từ Berlin, nơi ông đã trở lại một lần nữa. "Chúng ta không thể phí phạm thêm thời gian cho các cuộc đàm phán, nhưng cũng không thể trở lại Mỹ mà không đạt được một số thỏa thuận ở châu Âu".

Vì vậy, họ đã lưu lại Đức thêm một thời gian, và Orville đến gặp Wilbur ở Berlin. Mãi cho đến đầu tháng Mười một, khi trở lại Paris, họ mới quyết định đã đến lúc ra về.

Nhưng trước đó họ đã đi với Hart Berg để xem buổi biểu diễn của phi công người Pháp có tên Henri Farman. "Monsieur Henri" là họa sĩ một thời, từng vô địch đua xe đạp, đua ô tô, và là người được coi là phi công xuất sắc nhất châu Âu. Một đám đông lớn tập trung tại Issy-les-Moulineaux, phía Tây Nam Paris. Farman nhận được rất nhiều sự chú ý của công chúng, thậm chí ở Mỹ. ("Có phải anh bắt đầu lo lắng về 'Farman và các chuyến bay'?" – Katharine hỏi.) Farman điều khiển một máy bay hai tầng cánh do một công ty sản xuất máy bay ở Pháp chế tạo, Công ty Anh em nhà Voisin. Nhiều chuyến bay thử nghiệm

của ông không thành công. Trong một chuyến bay đường dài, ông gặp rắc rối khi vừa cất cánh khỏi mặt đất cũng như khi cố gắng lượn một vòng tròn. Nhưng rồi, ông cũng hoàn thành một chuyến bay dài khoảng 800 m và đã bay một vòng tròn gần như khép kín.

Tuy nhiên, từ những gì chứng kiến, Orville và Wilbur không có lý do gì để lo lắng. Khi được phóng viên hỏi ý kiến, Orville chỉ nói ông và anh trai không bao giờ thích đưa ra những lời chỉ trích về công việc của người khác, và thời gian sẽ cho thấy liệu các phương pháp được sử dụng trong cỗ máy của Farman có đủ sức chống chịu với gió mạnh hay không.

Tuy nhiên, những người nhiệt tình ủng hộ ngành hàng không Pháp hoàn toàn không còn hoài nghi rằng hiện nước Pháp đang là quốc gia dẫn đầu. Pháp có thể tự hào về những chiếc máy bay của Anh em nhà Voisin, Gabriel và Charles, người đã thành lập công ty máy bay của họ chỉ mới trong năm đó; và các phi công khác của Pháp ngoài Henri Farman còn có Léon Delagrange, người cũng từng điều khiển một máy bay hai tầng cánh của Voisin, và Louis Blériot, người đã tự mình tập bay trong một máy bay một lớp cánh do ông tự thiết kế cho riêng mình. Giống như Henri Farman, những phi công Pháp này cũng đã bay biểu diễn trước sự quan sát đầy mãn nguyện của công chúng.

Ngoài ra, không như anh em nhà Wright, hầu hết các phi công Pháp Farman, Santos-Dumont, Delagrange, Blériot và Hầu tước Charles de Lambert là những người nhận được nguồn tài trợ phong phú, cho nên họ không phải quan tâm đến chi phí cho việc theo đuổi lĩnh vực hàng không.

"Có vẻ những thiên tài của Pháp đã giành được sứ mệnh vinh quang để dẫn dắt thế giới trong việc chinh phục bầu trời" – Chủ tịch Câu lạc bộ Hàng không phát biểu. Theo lời Ernest Archdeacon thành viên kỳ cựu của Câu lạc bộ, chiếc Flyer của anh em nhà Wright chỉ là chiếc "cỗ máy ma".

Tạm thời, Flyer III và tất cả các bộ phận của nó vẫn được lưu tại nhà kho hải quan tại Le Havre. Wilbur và Charlie Taylor về trước, không lâu sau đó Orville cũng ra về.

Từ tàu RMS Baltic, với tinh thần lạc quan cao, Wilbur viết cho cha:

> Chúng con sẽ dành mùa đông để chế tạo thêm các động cơ và để chuẩn bị sẵn sàng cho công việc kinh doanh vào mùa xuân. Sau đó, có thể chúng ta sẽ treo một bảng hiệu, "Khai trương, giảm giá toàn bộ sản phẩm". Chúng con có thể sẽ trở lại châu Âu vào tháng Ba, trừ khi trước đó chúng con ký kết được các thỏa thuận với Chính phủ Mỹ.

Sau khi đến New York, Charlie đi thẳng về Dayton, còn Wilbur quá bộ tại Washington để kiểm tra công việc ở

đó, trước khi về nhà dự lễ Tạ ơn. Ông rất vui mừng báo cho mọi người biết cuối cùng quân đội Mỹ đã thực sự muốn hợp tác với họ. Một năm mới khởi đầu, tất cả những gì hai anh em cố gắng làm để đạt các hợp đồng thương mại đã bắt đầu có kết quả. Vào ngày 8 tháng Hai năm 1908, giá dự thầu 25.000 đô-la cho mỗi chiếc Flyer cuối cùng cũng được Bộ Chiến tranh chấp thuận. Chưa đầy một tháng sau, vào ngày 3 tháng Ba, họ tiếp tục ký thỏa thuận với một công ty của Pháp, có tên Tổng Công ty Hàng không, với điều kiện chiếc Flyer phải có một buổi biểu diễn công khai tại Pháp vào giữa mùa hè.

8

VINH QUANG TẠI LE MANS

"Thưa các ngài, tôi sẽ bay đây!"

— WILBUR WRIGHT —

I.

"Tôi đang trên đường đến Kitty Hawk, dựng lại trại để thực hành đôi chút trước khi tiến hành các buổi thử nghiệm chính thức tại Washington và Pháp". Wilbur viết cho Octave Chanute từ thành phố Elizabeth ngày 8 tháng Tư năm 1908. Việc biểu diễn chiếc Flyer lần đầu tiên trước công chúng là một quyết định quan trọng và khó khăn mà họ phải đối mặt. Cuối cùng họ cũng đồng ý, và "một chút thực hành" thật sự là cần thiết. Cả hai đã không bay trong suốt hai năm rưỡi kể từ mùa thu năm 1905.

Mặc dù đã được cảnh báo trước là khu trại trên vùng đồi Kill Devil đang trong tình trạng xuống cấp, nhưng những gì Wilbur thấy còn tệ hơn ông tưởng. Khu xưởng ban đầu giờ chỉ còn trơ khung. Phần làm mới đã ra đi theo các cơn bão dữ dội hoặc do những kẻ phá hoại nghĩ là hai

anh em sẽ không bao giờ quay trở lại. Máy bơm nước đã biến mất. Các tầng của cả hai tòa nhà đã chìm dưới lớp cát và vôi vữa dày chừng 30 cm. Nhặt nhạnh từ đống đồ đổ nát, ông lượm được các mảnh và bộ phận của những cỗ máy từ những năm 1901, 1902, và 1903.

Thật là một viễn ảnh chán ngán cho công việc trước mắt, nhất là cho một người vừa mới cư trú tại khách sạn Meurice sang trọng. Ông sắp xếp để ở tạm tại Trạm cứu hộ trên vùng đồi Kill Devil, và với sự giúp đỡ của hai người thợ mộc địa phương, ông bắt tay xây dựng lại từ đầu.

Gió lớn, mưa tầm tã, và bệnh tiêu chảy nghiêm trọng làm cho tình hình không thể tệ hơn. "Điều kiện gần như không thể sống được", ông viết trong nhật ký của mình. Cũng như thực tế là nhiều người mà ông và Orville làm việc cùng trong những năm trước đã qua đời hoặc chuyển đi. Bill Tate thì bị cuốn vào công việc kinh doanh do ông làm chủ; John T. Daniels đã chuyển đến Trạm cứu hộ ở Nags Head; Dan Tate đã qua đời.

Người thợ máy từ Dayton mà hai anh em thuê để phụ việc, Charlie Furnas, đã có mặt vào thứ Bảy ngày 25 tháng Tư, cùng ngày Orville đến, đem theo những kiện hàng chứa các bộ phận của chiếc Flyer. Khu trại đã gần như sẵn sàng.

> Dành trọn buổi chiều để dọn sạch rác và sửa chữa khu nhà để có thể ở tạm [Wilbur ghi lại trong nhật ký của mình]. Tối ngủ trong một chiếc giường tự chế như túi

ngủ trong quân đội. Orville ngủ trên mấy tấm ván bắt ngang trên xà nhà. Furnas ngủ trên sàn nhà. Mỗi người tự tìm phương án riêng cho mình.

Sáng thứ Hai ngày 27 tháng Tư, họ tháo dỡ các kiện hàng, phủi sạch cát trên cánh máy bay, và đóng lại chiếc bàn làm việc trong xưởng. Chiều hôm đó họ sửa chữa một vài khung sườn bị hỏng trong quá trình vận chuyển và may lớp cánh dưới vào nhau. Lắp ráp động cơ và lắp cái chặn xích. Việc sửa sang lại đường băng và giàn phóng mất thêm mấy ngày nữa.

Sự thay đổi lớn nhất lần này là chiếc Flyer đã được nâng cấp để có thể chở hai người điều khiển. Họ sẽ ngồi bên nhau, chủ yếu để kiểm soát độ nâng của cánh hiệu quả hơn. Thay đổi này cũng có nghĩa là họ không còn phải nằm dài xuống và ngóc cổ lên để thấy phía trước. Lực cản của gió sẽ lớn hơn, nhưng theo tính toán thì họ vẫn có được nhiều lợi thế.

Trong ba tuần kể từ khi Wilbur đến Outer Banks, không xuất hiện bóng dáng của bất kỳ phóng viên nào. Vậy mà sau đó tờ *Virginian-Pilot* của Norfolk đã giật tít một câu chuyện hoàn toàn bịa đặt. Sau đó, bài báo này được trích đăng lại trên báo chí khắp nơi rằng anh em nhà Wright, một lần nữa đến Kitty Hawk, đã thực hiện một chuyến bay 16 km trên biển trong cơn gió 24 km/h. Không lâu sau, giới báo chí rầm rộ kéo đến miền đất Outer Banks. Dẫn đầu là D. Bruce Salley, một phóng viên trẻ, tự do của tờ

New York Herald (Người đưa tin New York). Có thể nhìn thấy anh ta núp giữa những cây thông bụi trên một ngọn đồi phía xa, quan sát trại bằng ống nhòm.

Các chuyến bay thử nghiệm bắt đầu vào ngày 6 tháng Năm. Chuyến đầu tiên Orville bay chỉ được hơn 300 m. Hai ngày sau, hai anh em thay phiên nhau thực hiện hết chuyến này đến chuyến khác, cho đến khi buổi tập bị Salley làm gián đoạn khi anh ta chạy thẳng vào trại vì bị kích động bởi những gì đã thấy. Khi anh ta rời đi, Wilbur cất cánh thêm một lần nữa và đã bay hơn 600 m.

Đám phóng viên khác lục tục kéo đến. Áp lực từ báo chí lên cuộc sống của họ là điều mà hai anh em sẽ phải đối mặt trong nhiều năm sau đó đã bắt đầu khởi động. Xuất hiện rải rác trên các ngọn đồi với ống nhòm và kính viễn vọng là đám phóng viên đại diện cho các tờ như *New York Times*, *New York American Weekly* (Tuần báo người Mỹ ở New York), *New York World* (Thế giới New York), *Collier's*, *Technical World* (Thế giới Kỹ thuật), *Paris Herald*, và *London Daily Mail*.

Nhà văn Byron Newton, được tòa báo cử đến, đã có bài viết sống động và công tâm về điều kiện sơ sài và hoang dã của khu trại ở một nơi hẻo lánh mà ông và những người khác phải đối mặt khi bước chân đến vùng đất Manteo trên đảo Roanoke:

> Từ đây, chúng tôi có thể nhìn thấy khu trại của anh em nhà Wright cách đó khoảng 20 km, giữa những

cồn cát lớn nằm trên bờ biển gần Trạm cứu hộ Kitty Hawk. Vị trí họ dựng trại nằm trên một dải đất hẹp với đầm lầy và cây cối mọc hoang dã, nằm giữa Đại Tây Dương và lục địa... Trước đó, tôi chưa bao giờ thấy hoặc đi qua khu vực hẻo lánh này của đất nước. Để đến được dải đất này, chúng tôi phải vượt qua Eo biển Roanoke trên một chiếc thuyền không mui, sau đó đi bộ khoảng 9 km, băng qua những ngọn đồi cao đầy cát trắng... Ngoài ra, chúng tôi còn buộc phải len lỏi qua những khu đầm lầy, rừng rậm đầy rắn độc, muỗi, lợn rừng và gà lôi, trong bầu không khí oi bức và cái nóng hầm hập.

Vùng đồi Kill Devil và Kitty Hawk dường như là "nơi tận cùng của Trái Đất", Arthur Ruhl, phóng viên của Tuần báo *Collier's*, nhấn mạnh rằng sau đó chính mảnh đất heo hút này đã thực sự trở thành "tâm điểm của thế giới bởi vì nó là hiện thân của một ý tưởng mà ta có thể chạm vào, một ý tưởng có thể sẽ làm thay đổi bộ mặt nhân loại hơn bao giờ hết".

Không phải là những phóng viên – ông nói, mà là sự tò mò của thế giới đã cưỡi, trèo, lội, và đi lang thang qua nhiều cây số và bây giờ đang nằm lánh ở đó với cái bụng rỗng, nhìn chăm chăm qua những cồn cát che chắn trước mặt. Một phóng viên khác viết: "Có điều gì đó thật kỳ lạ, gần như quái dị với toàn bộ sự việc", "Ở đây, trên bãi biển vắng vẻ này, đang xảy ra một biến động lớn nhất của mọi thời đại, nhưng không có khán giả, không có những tràng

pháo tay, chỉ những tiếng sóng xô bờ ầm ầm và tiếng kêu thảng thốt của các loài chim biển".

Wilbur và Orville tự hỏi tại sao các phóng viên vẫn giữ một khoảng cách xa như vậy. Sau đó họ mới nghe kể lại là có tin đồn rằng hai anh em thủ sẵn súng trường, súng ngắn tại trại để sẵn sàng ra tay bảo vệ máy bay của họ. Khi được hỏi ông và Wilbur sẽ hành động thế nào nếu các phóng viên xông vào trại và ngồi đó để xem, Orville trả lời: "Chúng tôi không thể trì hoãn công việc của mình. Có quá nhiều việc phải làm và thời gian chúng tôi có quá ít ỏi".

Mô tả những cảnh tượng quan sát được từ nơi họ đang đứng, một trong những phóng viên viết: "Những cồn cát trắng lấp lánh, kỳ vĩ như những thành quách nằm phía bên phải, và xa xa phía bên trái là những đồi cát lớn. Nhìn ra cửa biển, những tia nắng của mặt trời bang Carolina từ bầu trời trong xanh chiếu xuống làm đắm chìm tất cả mọi thứ trong một thứ ánh sáng lung linh và rực rỡ". Hai anh em đang di chuyển máy bay của họ về gần nhà kho, trông giống như "hai chấm đen". Tiếng động cơ máy bay nghe như tiếng máy gặt lúa ở một nơi xa xôi nào đó. "Các cánh quạt" chớp lòa và quay như chong chóng, tiếp theo là chiếc máy bay lướt qua, "nhanh như một chuyến tàu tốc hành".

"Chúng tôi là những phóng viên dày dạn, quá quen với những tình huống bất ngờ", theo lời biên tập viên Byron Newton của tờ *Paris Herald*, "nhưng trước tất cả những gì

đang diễn ra, hình ảnh phi thường của con người biết bay đã gây sửng sốt cho tất cả mọi người trong cái năm 1908 đó, năm 1908, chúng tôi đứng sững như những pho tượng cẩm thạch".

Một nhiếp ảnh gia của Tuần báo *Collier's*, James Hare, chụp được tấm ảnh mà sau này được thế giới biết đến là tấm ảnh đầu tiên chụp chiếc Flyer của anh em nhà Wright trên không trung.

Sáng sớm ngày 14 tháng Năm, người xem được nhìn ngắm một cảnh tượng chưa từng thấy trước đó, hai người đàn ông cùng ngồi trên một máy bay có gắn động cơ, khi Wilbur và Charlie Furnas thực hiện một chuyến bay ngắn.

Dưới cái nhìn từ khoảng cách xa của các phóng viên, thì hình ảnh đó giống như Wilbur và Orville cùng nhau cất cánh. Do đó, họ đã ghi chép lại như vậy trong các bản tin chuyển về tòa soạn. Nhưng hai anh em, bao giờ cũng ý thức về những rủi ro có thể xảy ra, đã quyết định họ sẽ không bao giờ bay chung. Bằng cách đó, nếu một người chẳng may qua đời thì người kia vẫn có thể tiếp tục công việc.

Những ngày hè nóng nực đã trở lại dữ dội trên miền đất Outer Banks. Xế trưa hôm đó, khi Wilbur bay lên một mình, sức nóng đã gần như không thể chịu đựng nổi. Khi đang bay với vận tốc khoảng 80 km/h, ông đảo một vòng tròn lớn và lại bắt đầu vòng khác, vẫn chưa quen với cần điều khiển mới, ông đã có một thao tác sai

với cần lái và đột nhiên máy bay đâm bổ xuống mặt đất, cách trại 2 km.

"Tôi đang quan sát bằng ống nhòm", Orville kể lại sau này. "Máy bay quay gập mũi chúi xuống đất, đuôi chổng lên. Một đám bụi cát tung lên như mây mù làm tôi không thể nhìn thấy gì từ nơi đang đứng, chính xác những gì đã xảy ra... 30 giây sau, Will xuất hiện".

Ông bị đập mạnh vào bề mặt của khung cánh dưới và được lôi ra từ đống vỡ vụn. Ông bị một vết cắt trên mũi, và mặc dù người ê ẩm với nhiều vết bầm tím trên cả hai vai, một cánh tay và bàn tay, song ông không bị thương nặng. Xương không bị gãy.

Tuy nhiên, chiếc máy bay đã bị vỡ tan tành. Do đó, Wilbur công bố là các chuyến bay thử nghiệm phải kết thúc. Hai ngày sau, ông lại lên đường sang Pháp để thỏa mãn yêu cầu thực hiện một cuộc trình diễn ở đó, và Orville sẽ làm điều tương tự ở Washington.

Chưa đầy một tuần sau các chuyến bay thử nghiệm tại vùng đồi Kill Devil, ông và Orville đã là đối tượng được giới báo chí quan tâm và hết lời ca ngợi. Họ đã trở thành một hiện tượng. Nhưng vẫn chưa có cuộc trình diễn lớn nào được thực hiện. Con thỏ vẫn cần phải được lôi ra khỏi chiếc mũ của nhà ảo thuật để tất cả mọi người đều thấy.

Người ta bố trí cho ông đi bằng tàu Touraine – như Wilbur viết cho Katharine từ New York. "Anh ghét nhất là phải đi xa mà không được tạt qua nhà trước".

"Viết thư thường xuyên nhé", cô trả lời ông. "Đừng về nhà mà không mua cho em vài đôi găng tay – số sáu, màu đen và trắng, cả ngắn cả dài... Đừng có mua, trừ khi giá rẻ nhé!"

II.

Hành trình đến Le Havre không có sự cố gì – "Thuận buồm xuôi gió nhưng sương mù dày và kéo dài gần như suốt chuyến đi", là tất cả những gì Wilbur đã nói về chuyến hải hành. Ông đến Paris vào ngày 29 tháng Năm; trong tuần kế tiếp ông sẽ đi cùng Hart Berg để khảo sát vị trí có thể dùng làm nơi biểu diễn cho công chúng xem, bao gồm cả Fontainebleau và Vitry, nhưng không tìm được địa điểm phù hợp.

Báo chí Pháp, biết tin Wilbur đã trở lại, có "xu hướng" coi ông như thù địch, như ông báo lại với Orville. Nhưng gần như ai cũng nhận thấy, dường như từ "xu hướng" còn khá nhẹ nhàng. Tờ tạp chí bình dân, *L'Illustration* (Minh họa) là một ví dụ, nó đăng lại bức ảnh chiếc Flyer được chụp tại Kitty Hawk nhưng đã bị chỉnh sửa rất nhiều. Tờ báo viết: "Hình ảnh của nó có vẻ khá mơ hồ và người ta nhận ra trong đó có nhiều yếu tố của một sự 'dàn dựng', tuy nhiên không mấy tinh vi".

Hơn nữa, dân chúng đang nhiệt tình ủng hộ các phi công Pháp với những thử thách táo bạo của họ. Trước đó trong năm, Henri Farman đã bay trong gần 2 phút, và vào cuối tháng Năm, Farman tạo ra tiếng vang khi ông chở theo một hành khách trên một chuyến bay. Như Wilbur thông báo cho Orville, Farman và Delagrange cũng đã có các cuộc biểu diễn ở những nơi khác tại châu Âu và gặt hái nhiều thành công.

Về phần họ, Wilbur viết: "Việc đầu tiên là thực hành một chút và thực hiện vài cuộc biểu diễn, sau đó hãy để tương lai tự có câu trả lời của nó".

Hart Berg đảm bảo với một phóng viên của tạp chí *L'Auto* (Ô tô) là trong vòng 2 tháng nữa, máy bay của anh em nhà Wright sẽ biểu diễn trước công chúng. Thời gian thử nghiệm bí mật đã qua, Berg nói. Công chúng Pháp sẽ là những người đầu tiên tận mắt chứng kiến.

Nhưng ở đâu? Ngày 8 tháng Sáu, ông và Wilbur đáp tàu hỏa đến Le Mans, một thị trấn yên tĩnh cổ xưa với 65.000 dân, nằm bên bờ sông Sarthe thuộc tỉnh Sarthe, cách Paris hơn 200 km về phía Tây Nam.

Một nhà sản xuất ô tô tiếng tăm, đầy đam mê và là một nhân vật quan trọng ở địa phương – tên là Léon Bollée, nghe nói Wilbur có nhu cầu tìm một địa điểm thích hợp, đã gửi thông điệp tới Berg để gợi ý về Le Mans, nơi có rất nhiều bãi đất trống rộng rãi.

Bollée ra ga đón Wilbur và Berg trên một trong những chiếc xe lớn nhất, bảnh nhất trong các mẫu xe do ông sản xuất, và làm một chuyến tham quan trong vùng. Không ai có thể vui tính, thành thật, hữu ích hay hào phóng hơn với thời gian của mình như Léon Bollée.

Dáng người thấp với bộ râu đen nhánh, ông béo phục béo phịch, nặng đến 108 kg. Sự tương phản hình thể của ông với Wilbur còn rõ nét hơn so với giữa Wilbur và Hart Berg. Giống như Wilbur, Bollée không học đại học mà tham gia ngành đúc chuông của cha mình, rồi bắt đầu sản xuất xe ô tô và gặt hái được nhiều thành công. ("Ô tô của Léon Bollée được sản xuất từ những vật liệu chất lượng hàng đầu trong các nhà máy rộng lớn và xinh đẹp của thị trấn Le Mans" là nội dung được đăng trong một quảng cáo gần đây.) Ông nói tiếng Anh khá thành thạo, và Wilbur có cảm tình với ông ngay lập tức. Thực tế đã cho thấy, sau này Bollée sẽ làm nhiều việc để giúp Wilbur hơn bất kỳ ai khác nhưng không bao giờ yêu cầu được đền đáp.

Trong số các địa điểm khảo sát thì, theo Wilbur, Trường đua ngựa Hunaudières, cách thị trấn khoảng 8 km, dường như là nơi phù hợp nhất. Khu đất hoàn toàn được bao bọc bởi cây xanh và mặt đất hơi gồ ghề. Tuy nhiên, như ông thông báo cho Orville, ông nghĩ nó phù hợp cho mục đích của họ. Bollée cho biết ông sẽ xem những gì có thể sắp xếp được để hỗ trợ. Ông cho phép Wilbur toàn quyền sử dụng một trong các nhà máy của

mình để lắp ráp chiếc Flyer với sự hỗ trợ từ một số công nhân của ông.

Sau khi trở về Paris được 3 ngày, Wilbur nhận được tin từ Bollée, cho biết Trường đua Hunaudières đã sẵn sàng. Ngày hôm sau, Wilbur bận rộn chuẩn bị mua áo, giày bảo hộ và một chiếc mũ rơm.

Một buổi tối, trong phòng khách trang trí theo phong cách Louis XVI thanh lịch trong căn hộ của Berg, Wilbur ngồi tiếp một nhà báo trẻ trong ngành hàng không Pháp, François Peyrey. Đó là cuộc phỏng vấn đầu tiên Wilbur đồng ý thực hiện tại Pháp. Berg đã dàn xếp thỏa thuận này. Họ nói chuyện về các cuộc thử nghiệm tại Kitty Hawk, về động cơ và bằng sáng chế, và về lý do chọn Le Mans làm địa điểm cho các cuộc biểu diễn. Nhưng chính Wilbur, người mà Peyrey từng ít nhiều nghi ngờ, đã trở thành chủ đề có sức hút nhất.

"Ông Hart O. Berg hâm nóng buổi phỏng vấn bằng cách đưa cho tôi một ly cà phê và mở một hộp xì gà", Peyrey viết. "Tôi cảm thấy các mối nghi ngờ của mình tan biến theo từng làn khói xanh. Qua những cuộn khói, tôi quan sát ông Wilbur Wright, khuôn mặt xương gầy nghiêm túc của ông sáng bừng lên nhờ đôi mắt đôn hậu đến lạ thường... Tôi phải thừa nhận: Không thể nào, người đàn ông này không thể là một tay lừa bịp".

Cuộc phỏng vấn đánh dấu một khởi đầu quan trọng. Trong những tháng sau đó, François Peyrey đã cung cấp

những thông tin sâu sắc và hiện thực nhất về Wilbur mà trước nay chưa từng được đăng tải.

*

Wilbur trở lại thị trấn Le Mans khi đã gần nửa đêm 16 tháng Sáu, nghỉ tại khách sạn Hôtel du Dauphin (Cá Heo) trong căn phòng nhìn ra Quảng trường Cộng Hòa. Háo hức lắp ráp chiếc Flyer, sáng sớm hôm sau tại xưởng máy của Bollée, ông bắt đầu mở các kiện hàng chứa phụ tùng và hầu như không thể tin vào mắt mình. Hồi ở Kitty Hawk hai tháng trước, ông đã chứng kiến khu trại cũ hoang tàn đến thế nào. Bây giờ, nhìn chiếc Flyer trong tình trạng các bộ phận bị xáo trộn lung tung, ông gần như không kiểm soát được cơn giận.

Một số thanh sườn bị gãy, một cánh bị hư hại nặng, vải rách ở vô số chỗ. Tất cả đang là một mớ hỗn độn rối tung. Bộ tản nhiệt đã bị đập vỡ, trục cánh quạt bị hỏng, cuộn dây xoắn bung ra, dây dợ cần thiết, dây điện, ghế, ốc vít, bu lông đều thiếu.

Trong bức thư viết cùng ngày, ông đã nổi khùng với Orville, việc mà ông hiếm khi làm. Ông kết tội em trai đã đóng gói kiện hàng ẩu thả chưa từng thấy trong đời.

"Cam đoan với một cái xẻng anh cũng có thể tống mọi thứ vào thùng trong vòng 2 đến 3 phút và làm đâu vào đấy. Anh chưa bao giờ thấy bằng chứng của một công việc nào ngu xuẩn đến vậy!" Việc này khiến ông mất nhiều

thời gian để chuẩn bị sẵng sàng mọi thứ như đã hình dung ban đầu, và ông cũng không có Orville hay Charlie Taylor phụ giúp.

Ông ngay lập tức bắt tay vào làm, lắp đặt mọi chi tiết theo trật tự và thực hiện việc sửa chữa. "Mất cả ngày hôm nay và một vài giờ của ngày hôm qua để thay thế khung sườn bị gãy ở bề mặt", ông ghi lại trong nhật ký của mình vào ngày 18 tháng Sáu.

> Đã phải tháo rời toàn bộ một khung cánh xuống để sửa chữa. Nhận thấy nhiều chi tiết không còn được như ở máy bay cũ. Dây phía sau không được lồng đúng vị trí trong lớp vải bọc bên phải; những cái gioăng nhỏ trên sợi dây này không nằm đúng vị trí trên những thanh sườn; không có các vít vặn để giữ khúc cuối của khung sườn không bị trượt trở lại; không có miếng sắt để giữ cây đòn xà dọc cánh dưới bên phải; bản lề giữ phần sau máy không mở đủ; không bọc vải quanh cây đòn xà dọc nơi khung được bắt vít.

Các công nhân cơ khí tại Nhà máy Bollée đã làm hết sức để giúp đỡ, nhưng lúc đầu thì họ không giúp được là bao. "Anh đã phải làm công việc kinh khủng là may các phần vải với nhau", ông viết cho Orville trong một bức thư khác. "Anh là người duy nhất có các ngón tay có đủ lực để kéo các dây thít chặt lại với nhau, vì vậy anh đã tự làm tất cả các công việc khâu vá... Tay anh đã tê dại khi anh còn chưa hoàn thành một nửa phần công việc".

"Trong lúc lắp ráp mọi thứ trở lại", ông nói thêm, "anh nhận ra nhiều dấu hiệu cho thấy tâm trí em để tận đâu đâu trong lúc làm việc vào mùa hè năm ngoái".

Nhưng sau đó, Wilbur được biết rằng sự xáo trộn và những hư hại này không xảy ra tại Dayton mà tại cảng Le Havre, do sự bất cẩn của các thanh tra hải quan Pháp, và ông đã xin lỗi Orville ngay lập tức. Orville biết áp lực đè lên vai anh trai nên đã không đặt nặng vấn đề.

Wilbur làm việc trình tự, lắp đặt ngay ngắn dây dợ các thứ, và sửa chữa động cơ cũ sau khi nhận thấy dấu hiệu các tay cơ khí Pháp đã đụng chạm tới nó một cách "quá tệ", ông đã mất gần một ngày để sửa chữa nó. "Tôi phải tự làm tất cả mọi việc, vì hầu như không thể giải thích những gì tôi muốn một cách rõ ràng với những người công nhân chỉ với vốn liếng tiếng Anh ít ỏi".

Tuân thủ các nguyên tắc sống của mình, ông không làm việc vào ngày Chủ nhật, thay vào đó, ông sẽ viết thư hoặc đi tham quan. Ông đã sống rất thoải mái tại Khách sạn Hôtel du Dauphin, nơi mà theo Tạp chí *Motor Car Journal* (Nhật báo Xe ô tô): "Không xa hoa mà đơn giản kiểu đồng quê, giá phải chăng, ông chủ khách sạn kiêm đầu bếp, đích thị hợp với phong cách của Wilbur. Ông cũng thích Le Mans, ông hài lòng vì nó là một "thị trấn cổ xưa, gần giống như thế giới ở Kitty Hawk". Ông yêu thích âm thanh của chuông nhà thờ – chuông do Bollée đúc – vang vọng qua quảng trường, và cảm thấy hạnh

phúc khi gửi về cho những người ở nhà một bức thư dài mô tả về các dinh thự trong thị trấn, và về Nhà thờ Thánh Julien hùng vĩ.

Nằm trên một ngọn đồi vốn là nơi định cư của người La Mã thượng nguồn sông Sarthe, nó vươn cao nổi bật trong một khu quần tụ nhiều tòa nhà từ thời trung cổ, và chính những ngôi nhà đó đã tạo nên phần cổ xưa nhất của thị trấn. Không có gác chuông. Thay vào đó, điểm đặc biệt để nhận ra nó là các cột trụ đôi nổi bật. Nhưng trên hết là sự kết hợp hiếm hoi giữa hai phong cách kiến trúc Roman và Gothic trong cùng một kiến trúc, rõ nhất là khi chiêm ngưỡng bên trong. Phần thể hiện phong cách kiến trúc Roman đã có từ 900 năm trước ở thế kỷ XI; trong khi phần còn lại lớn hơn, phong cách ngoạn mục hơn đã có mặt từ thế kỷ XIV và XV, mà vết tích còn lưu lại khắp nơi, khiến Wilbur vô cùng hứng khởi.

Như ông viết cho Katharine: "Những khung tò vò tạo thành khoảng không giữa lối đi và chỗ ngồi của ban hợp xướng cao dần lên, để một người đứng ở hành lang bên ngoài chính điện có thể nhìn lên thấy phần đỉnh của bục ngồi ban hợp xướng và hàng ô cửa kính màu tuyệt đẹp, với ánh sáng huyền ảo". Người ta nhìn thấy không chỉ là ánh sáng và màu sắc rực rỡ từ những ô cửa kính cổ xưa, mà chính là tất cả các ánh sáng và màu sắc này hợp lại tạo ra hiệu ứng ánh sáng tuyệt vời chiếu ngược lên các vòm trần cao 32 m tính từ sàn nhà thờ.

Khi ấy ông có cảm thấy một sự đồng cảm giữa khát vọng đi lên của các tuyệt tác của con người này và những nỗ lực vươn lên không mệt mỏi của ông hay không thì không thấy ông nói ra. Nhưng có vẻ như ông đã có sự đồng cảm đó.

Dự buổi Thánh lễ ngày Chủ nhật tại nhà thờ vài ngày sau đó, suốt cả buổi lễ, Wilbur chỉ hiểu được phần duy nhất là khi người ta thu tiền thiện nguyện. Tuy nhiên, kiến trúc của thánh đường tạo ấn tượng mạnh mẽ hơn. "Một kiến trúc đẹp nhất mà anh từng thấy" – ông nói với Katharine.

Ngay bên ngoài nhà thờ, ông nói thêm, là một khu chợ nhỏ bán nông sản tập trung ở quảng trường, và hơn cả là một gánh xiếc rong đang dựng lều để chuẩn bị diễn.

Ông viết về những tiện nghi của khách sạn, đặc biệt ca ngợi các món ăn. Các bữa ăn ngon hơn so với bất kỳ bữa ăn nào ông từng thưởng thức kể từ khi đến châu Âu, ở chỗ thức ăn nhiều hơn và không quá cầu kỳ. Ông mô tả một bữa trưa gồm cà chua thái lát, dưa chuột, lưỡi bò nướng với nấm, sườn cừu với khoai tây, "một vài loại bánh" và hạnh nhân. Ông chưa bao giờ được thoải mái như vậy kể từ khi xa nhà; có lẽ muốn ám chỉ một nơi quá sang trọng như khách sạn Meurice thì khó khiến người ta thấy thoải mái được. Không một nhân viên nào ở khách sạn nói được tiếng Anh, nhưng tất cả đã làm hết sức mình để phục vụ ông tốt nhất.

Lần đầu tiên ăn món súp bảng chữ cái đã gợi cho ông một ý tưởng mà ông biết Katharine sẽ đặc biệt thích:

> Anh có hơi chút ngạc nhiên và băn khoăn trong bữa tối qua, khi ngồi vào bàn ăn, anh thấy tô súp có nhiều hình khối và cả những chữ cái lẫn trong đó. Anh bắt đầu nghĩ rằng mình đã bị "hoảng loạn". Nhìn gần, anh mới biết là họ đã cho bột chạy qua các máy ép có các khuôn để tạo ra những hình khối, chữ cái, và cả các con số khác nhau. Nó giống như khi nhìn vào "hộp khuôn chủ" của một nhà in, và điều thú vị là mỗi muỗng súp có thể là một sự kết hợp tạo ra các con chữ mới.

Tuy nhiên, công việc tại Nhà máy Bollée hầu như không có tiến triển. "Anh phải tự làm lấy hết, bởi không có các bản vẽ để hướng dẫn họ trình tự lắp ráp các bộ phận, và việc giải thích e sẽ mất nhiều thời gian hơn là anh tự làm lấy.

> Anh có một người thợ phụ nhưng không mấy giỏi về cơ khí, anh ta không chủ động hay lanh lẹ, vốn từ vựng tiếng Anh thì rất hạn chế. Khi anh nói với anh ta: "Đưa cho tôi cái tuốc nơ vít", anh ta đứng ngẩn ra hoặc chạy lẹ đi, làm như hiểu anh cần gì, và sau một lúc lâu vẫn không thấy anh ta quay lại, anh mới biết là anh ta không hiểu từ "cho tôi" như cách anh đã sử dụng trong câu nói đó.[1]

---

1. Nguyên văn là "Hand me a screwdriver", người thợ chỉ biết nghĩa chính của "hand" là "bàn tay", không biết nó còn có thể dùng như động từ, nghĩa là "đưa cho". (ND)

Phần lớn thời gian anh đã phải làm những việc vặt vãnh mà lẽ ra anh không mó tay vào…

Bởi vậy, bây giờ anh mới lắp ráp xong các bề mặt chính [của cánh]; buộc các dây chằng mới ở một số nơi; gắn càng trượt, lắp đầu máy; điều chỉnh để nó sẵn sàng khởi động dùng bộ đánh lửa magneto. Anh chưa lắp hộp số và các cánh quạt, nhưng đó là chuyện nhỏ.

Anh vẫn còn phải gắn cần lái phía trước, khung cánh và hệ thống dây chằng chưa làm. Và còn cả bánh lái phía sau.

Những người làm việc với ông tại nhà máy kinh ngạc vì khả năng tự chế của ông. Ông có thể chế tạo thêm các bộ phận khi cần thiết, thậm chí cả một cây kim. Và, khi nghe tiếng còi nhà máy, ông cũng nghỉ tay giống như họ, như thể ông là một công nhân trong số họ.

Vào 6 giờ chiều ngày 4 tháng Bảy, trái với khung giờ làm việc bình thường, Wilbur vẫn còn chưa về. Chỉ có Léon Bollée ở lại để làm bạn với ông. Sau khi lắp đặt xong đầu máy, Wilbur xắn tay áo lên khởi động nó để thử vận tốc, đột nhiên ống mềm của bộ tản nhiệt bật ra và xịt một tia nước sôi vào ông. Bỏng nặng nhất là ở phần cánh tay trái để trần, và cả ở ngực.

Bollée đỡ ông nằm xuống và chạy đi kêu cứu. "May mắn là chúng tôi có sẵn axit picric trong tủ thuốc nhà máy", ông kể lại với Hart Berg, "vì vậy, trong vòng chưa đầy một phút sau khi tai nạn xảy ra, ông ấy đã được quấn băng ngâm với axit picric".

Tình hình vốn đã tồi tệ, giới báo chí, như thường lệ, lại thổi phồng khiến câu chuyện nghe còn bi đát hơn. Với gia đình ở quê nhà, như thường lệ, Wilbur lại nói giảm nói tránh, và trong một bức thư dài gửi đi 3 ngày sau đó, gần như chỉ tập trung mô tả việc các bác sĩ địa phương đến chăm sóc vết thương cho ông như cách người ta chữa cho ngựa. Tuy nhiên, Wilbur nhấn mạnh, cách này giúp vết thương lành ngay, cơn đau biến mất, trong khi thực tế là phải mất thêm một tháng nữa ông mới có thể sử dụng cánh tay trái của mình. Sự cố này khiến ông càng thêm căng thẳng.

Mặc dù vậy, vào đầu tháng Tám, ông đã hoàn thành những công đoạn cuối, lắp ráp lại chiếc máy bay từ các bộ phận hư hại. Chiếc máy bay này khác với loại mà ông và Orville đã chế tạo trước đó, và chưa từng cất cánh. Thử nghiệm chiếc máy bay này, ngay cả trong điều kiện lý tưởng, cũng có thể nguy hiểm. Bên cạnh đó, đã 3 tháng kể từ chuyến bay cuối cùng của ông kết thúc bằng một vụ tai nạn.

*

Buổi chiều ngày 6 tháng Tám, trời đã nhá nhem tối khi Wilbur, Léon Bollée và Hart Berg gắp các khung cánh trước của chiếc Flyer, gắn các bánh xe dưới càng trượt rồi chuyển tất cả lên xe chở hàng của Bollée, chở nó xuống Trường đua Hunaudières, 8 km về phía nam. Ở đó, nó sẽ

được cất trong nhà kho, điều khiến Wilbur thích thú là giới báo chí không nhanh nhạy như ông tưởng. Mặc phóng viên lai vãng theo dõi thường xuyên, nhưng không ai chú ý.

Để canh chừng máy bay, Wilbur sẽ ngủ bên cạnh nó mỗi đêm. Cái nhà kho cũng tương tự như ở Kitty Hawk, ngoại trừ ở đây kín đáo hơn và có một ống dẫn nước ngoài trời để tắm. Ngoài ra, một tiệm ăn nhỏ gần đó phục vụ "bữa ăn rất ngon", từ một trang trại cách nhà kho không quá 30 m. Ông có thể nhận được sữa bò và trò chuyện với một cậu bé khoảng 5, 6 tuổi, biết chút ít tiếng Anh và có vẻ là "một thằng bé trung thực".

Tình trạng cánh tay trái của ông cũng như tình trạng của chiếc Flyer là điều ông không mong muốn, và nếu ông thất bại trong lần biểu diễn đầu tiên trước công chúng, sẽ là một sự thụt lùi nghiêm trọng.

Các phóng viên tại hiện trường ngày càng trở nên thiếu kiên nhẫn, khiến Wilbur càng thêm khó chịu. Một phóng viên của tờ *Daily Mail* London, Joseph Brandreth viết: "Chúng tôi đặt cho ông ta những biệt danh như: 'con lừa bướng bỉnh', 'kẻ lập dị', 'người cáu kỉnh vô cớ', theo cách ông đối xử với chúng tôi, vì chúng tôi không thể moi được tin tức gì từ nhân sư đá đó, về những gì ông dự định làm và khi nào sẽ tiến hành".

"Tôi đâu có yêu cầu mọi người đến đây", Wilbur nói với họ. "Tôi sẽ bay khi nào tôi đã sẵn sàng. Không, tôi

không cố gắng đánh lừa các phóng viên, nhưng nếu các bạn không có mặt ở đây, tôi cũng sẽ không chờ đâu".

Khi tình hình quá căng, Berg vui tính sẽ xuất hiện bên ngoài nhà kho, làm nguội bầu không khí bằng một vài câu chuyện hài hước mà luôn giúp mọi người trở lại trạng thái vui vẻ.

Bollée tán chuyện phiếm với các phóng viên về Wilbur và cách làm việc của ông, rằng ông sẽ không để bất kỳ ai chạm vào máy bay của mình, dù chỉ là cầm một đoạn dây điện. Thậm chí ông còn từ chối không cho các thợ cơ khí đổ dầu vào động cơ, Bollée nói, như vậy hẳn là ông ấy cho rằng: "họ không thể làm được điều đó một cách chính xác". Biệt danh họ dành cho ông là "lão binh dầu".

Không hiểu bằng cách nào mà phóng viên tờ *Daily Mail*, Brandreth, đã quan sát được nơi "người Mỹ lập dị" này đang sống:

> Trong một góc nhà kho là "căn phòng" của ông. Phòng này gồm có một cái hòm đựng hàng đã tháo nắp, cạnh đó là một cái giường đẩy hẹp. Một tấm gương được đóng đinh trên tường và một cái giá rửa mặt tạm bợ. Những thứ đó cùng với chiếc rương hành lý và một chiếc bếp lò đốt bằng dầu – ông tự nấu bữa sáng – và một chiếc ghế đẩu là toàn bộ nội thất trong phòng. Ông tắm từ một ống nước gắn liền với một cái giếng cách đó 18 m. Ông ngủ ngay dưới cánh chiếc máy bay của mình. Ông bắt đầu làm việc vào sáng sớm, vừa làm vừa huýt sáo.

III.

Thứ Bảy, ngày 8 tháng Tám – ngày thứ tám của tháng thứ tám của năm thứ tám của thế kỷ mới, là một ngày thời tiết không thể đẹp hơn. Bầu trời trong xanh tuyệt vời, không một gợn mây. Một làn gió thổi từ hướng tây bắc không mạnh như ông mong muốn, nhưng ông phải bay.

Tin tức về việc người ta đang chuẩn bị các thứ cho chuyến bay biểu diễn tại trường đua bắt đầu lan truyền nhanh chóng, với bầu trời đẹp như vậy thì có vẻ như chương trình chắc chắn sẽ diễn ra. Đám đông bao gồm gần như toàn bộ cư dân của thị trấn Le Mans, và mặc dù số lượng không ấn tượng lắm, nhưng nhìn họ háo hức như đi lễ hội, họ sắp hàng và dần ngồi kín các hàng ghế, giống như đang chờ xem đua ngựa. Các quý ông diện mũ cói cứng và mũ cói mềm kiểu Panama; phụ nữ mặc nguyên bộ váy mùa hè, đội nón rộng vành có mạng che nắng.

Trên những cành cây bao quanh trường đua các trai làng ngồi vắt vẻo. Bầu không khí nô nức như một buổi dã ngoại mùa hè, hoàn toàn trái ngược với Kitty Hawk, Bắc Carolina. Một số cặp vợ chồng xách theo túi đồ ăn cho bữa ăn ngoài trời. Nhiều giờ trôi qua, dù phải chờ đợi để được xem màn biểu diễn nhưng hầu như tất cả đều vui vẻ trò chuyện. Đây đó trong đám đông có thể nhận ra một vài nhân vật không phải cư dân thị trấn Le Mans. Có hai sĩ quan Nga trong bộ đồng phục và Ernest Archdeacon từ Câu lạc bộ Hàng không Pháp, người đã công khai hoài

nghi hai anh em nhà Wright. Thu hút đám đông nhất là phi công người Pháp, anh hùng Louis Blériot. Blériot nghĩ gì khi ông ngồi chờ đợi thì không rõ, nhưng Archdeacon thì đang hung hồn đưa ra những lời tiên đoán rằng Wilbur Wright sẽ thất bại và vui vẻ giải thích với những người kế cận trên khán đài về tất cả những "sai lầm" trong thiết kế máy bay của anh em nhà Wright.

Sự khinh miệt của Archdeacon đối với anh em nhà Wright đã được bộc lộ rõ trong bữa ăn tối tại Câu lạc bộ Hàng không ở Paris vào tháng Mười năm 1907, khi ông ta tuyên bố:

> Hôm nay, hai anh em nổi tiếng nhà Wright có thể tuyên bố bất kỳ điều gì họ muốn. Nếu đúng, họ là những người đầu tiên bay lên bầu trời, tôi thì ngày càng nghi ngờ điều này – họ sẽ không nhận được vinh quang đó trước sự phán xét của lịch sử. Họ phải bước ra khỏi những hành động màu mè bí ẩn đó và thực hiện một chuyến bay trình diễn giữa thanh thiên bạch nhật như Santos-Dumont và Farman, trước một ban giám khảo chính thức và hàng ngàn vạn công chúng làm khán giả.

Ngoài ra, trước sự chứng kiến của một lượng đáng kể báo giới, biên tập viên, phóng viên từ Paris, London và New York, tất cả chờ đợi những gì có thể là một trong những câu chuyện trọng đại của thời đại.

*

Wilbur dậy sớm như thường lệ, sắc mặt không có vẻ gì là căng thẳng hay phấn khích. Vẫn "bình tĩnh và tự tin", như Hart Berg sau này kể lại:

> Có một điều, ít nhất là đối với tôi, khiến cho sự xuất hiện của ông ấn tượng hơn, là ông không ăn mặc như thể ông sắp sửa tiến hành một công việc táo bạo, phi thường. Ông không đội mũ bảo hiểm hay mặc bộ phi công chuyên dụng, vì khi ấy các trang phục này chưa có mặt, mà xuất hiện trong bộ complet xám ông vẫn thường mặc, đội mũ lưỡi trai, và vẫn như mọi khi, khi không trong bộ bảo hộ lao động, ông bận chiếc sơ mi cổ cao, hồ bột.

Trong nhà kho, ông xem xét lại tất cả mọi thứ một cách tỉ mỉ. Như nhận xét của một phóng viên có mặt: "Sự bồn chồn của đám đông đang chờ đợi, những lời chế nhạo của các đối thủ, những khó khăn về tài chính, đều không thể thúc ông nhanh hơn trước bất kỳ một khó khăn, mà bằng năng lực bản thân, ông sẽ tự tìm hiểu và vượt qua nó".

Đối với khán giả, những dấu hiệu duy nhất cho thấy buổi biểu diễn sắp diễn ra là giàn phóng đã được đem ra, cái tháp nhọn bốn chân như hình súng bắn đá được thiết lập tại trung tâm của khu vực, đường băng được đặt vuông góc với khán đài, hướng về hàng cây đối diện khu vực biểu diễn.

Giữa trưa, Hart Berg bước ra cầm loa thông báo không cho phép chụp hình. Nhiều người thất vọng ra mặt. Các nhiếp ảnh gia báo chí, những người đã chờ đợi nhiều

ngày, tổ chức một cuộc họp nhanh, sau đó họ hứa nếu ông Wright đồng ý cho phép chụp hình vào thứ Hai, thì họ đợi cho đến khi đó. Để chắc chắn rằng không có tay nghiệp dư nào chụp lén, nhiếp ảnh gia của một tờ báo sẽ tuần tra trường đua trên một chiếc xe đạp.

Lúc Wilbur mở cửa nhà kho đã là gần 3 giờ chiều, và chiếc Flyer trắng bóng được đẩy ra dưới ánh nắng mặt trời. Ông dạo hết chiều ngang và chiều dọc của khu vực, đảm bảo chắc chắn rằng đường băng hướng thẳng theo chiều gió; ông kiểm tra giàn phóng, đảm bảo mọi chi tiết ở đúng vị trí; ông theo dõi quả cân sắt đang được từ từ kéo lên, dáng điệu không chút vội vã.

Với sự phụ giúp của Berg, Bollée và nhiều người khác, chiếc máy bay được đẩy đến giữa khu vực và đặt vào vị trí trên giàn phóng. Cuối cùng, lúc 6 giờ 30 phút chiều, khi hoàng hôn đang dần buông xuống, Wilbur quay ngược mũ của mình ra sau, nhìn Berg, Bollée và những người khác rồi lặng lẽ nói: "Thưa các ngài, tôi sẽ bay đây".

Ông ngồi vào ghế bên trái. Hai người đàn ông bắt đầu kéo mạnh các cánh quạt giúp khởi động đầu máy. Có vẻ không hài lòng với âm thanh nào đó mà ông nghe được trong lúc hai động cơ đang được làm nóng dần lên, Wilbur gọi một người thợ máy đang đứng ở phía đuôi máy bay để hỏi liệu họ có thực hiện một số điều chỉnh nhỏ trên động cơ vào phút cuối? Người thợ máy trả lời là đã làm. Theo một

nhân chứng, "Wilbur ngồi lặng im một lúc, sau đó từ từ rời khỏi ghế phi công đi vòng quanh máy để tận mắt kiểm tra, để chắc chắn sự điều chỉnh đó đã được thực hiện".

Trở lại chỗ ngồi, Wilbur tháo dây khởi động, quả cân nặng rơi xuống, máy bay bắn vào đường băng và bay bổng lên không trung.

Tiếng reo hò nổi lên khi ông bay về phía hàng cây dương, đến cuối đường bay, ông nghiêng cánh máy bay về bên trái, vẽ một đường cong ngoạn mục, rồi bay ngược về phía khán đài.

Những người trong đám đông có ống nhòm thấy rõ cách ông nghiêng để tạo độ vênh cho đôi cánh khi ông lộn lại một đường vòng cung, tự nhiên như thể ông đang ngồi trên chiếc xe đạp. Đến gần điểm xuất phát, ông lại làm một cú lượn hoàn hảo, bay theo hình tròn, tất cả đều ở độ cao khoảng 8 đến 10 m, trước khi giảm tốc độ để hạ cánh một cách nhẹ nhàng, dừng lại cách điểm xuất phát 15 m. Tổng cộng, ông ở trên không trung không quá 2 phút và bay khoảng 3 km.

Đám đông khán giả ngây ngất, reo hò cuồng nhiệt, hầu như không tin vào những gì họ đã chứng kiến. Như tờ *Paris Herald* viết: "Thời gian bay không phải là con số quá ấn tượng, nhưng bản chất của chuyến bay rất đáng kinh ngạc". Có tiếng la to: "Người đàn ông này đã chinh phục không gian", và "Ông ấy không phải là một kẻ lừa gạt". Một trong những phi công Pháp có mặt, Paul Zens,

người đã chờ đợi từ sáng sớm, chia sẻ với phóng viên: "Tôi sẵn sàng chờ đợi gấp mười lần như vậy để được nhìn thấy những gì tôi đã chứng kiến ngày hôm nay".

"Chúng ta chỉ là những đứa con nít so với anh em nhà Wright", René Gasnier, một phi công khác cho biết. Và Louis Blériot tuyên bố thẳng thừng: "Tôi cho rằng đối với nước Pháp, và ở khắp mọi nơi, một kỷ nguyên mới cho các chuyến bay cơ khí đã mở ra". Sau đó, lấy lại hơi, Blériot cho biết ông vẫn chưa đủ bình tĩnh để thể hiện tất cả cảm xúc của mình, chỉ có thể nói: "Thật tuyệt vời!"

Khán giả vẫy mũ và huơ tay chạy nhanh vào khu vực trường đua, tất cả mọi người đều muốn bắt tay người anh hùng. Hart Berg biết cảm nhận của Wilbur về những điều này, và đã làm tất cả những gì có thể để ngăn những người đàn ông này ôm hôn Wilbur. "Sự nhiệt thành", như tờ *Le Figaro* viết, "là không thể diễn tả được". Ngay cả Wilbur cũng đánh mất vẻ bình tĩnh thường ngày, "ông cũng bị choáng ngợp bởi sự thành công và được chia sẻ niềm vui vô bờ bến với bạn bè, Hart O. Berg và Léon Bollée".

Sau đó, "rất bình tĩnh", với khuôn mặt tươi cười rạng rỡ, ông đút tay vào túi quần vừa đi vừa huýt sáo. Đêm đó, trong khi thị trấn Le Mans vốn bình lặng đang tưng bừng náo nhiệt thì người anh hùng đã sớm rút lui để về nghỉ trong nhà kho của mình.

*

Vào một ngày thứ Bảy mùa hè năm đó tại thị trấn Le Mans nước Pháp, khi chưa hoàn toàn bước vào năm thứ tám của thế kỷ XX, cuối cùng một người Mỹ tiên phong đã trình diễn cho thế giới thấy một phép lạ mà chính ông và em trai đã tạo ra, và trong 2 phút đã chứng minh cho tất cả những ai có mặt, và với tầm vóc chưa từng ai trên Trái Đất có thể làm được, rằng một kỷ nguyên mới đã bắt đầu.

Trong vòng chưa đầy 24 giờ sau, những tít lớn chạy khắp các mặt báo:

> "NHÀ WRIGHT BAY" (tờ *Le Matin* (Buổi sáng)); "ÔNG WILBUR WRIGHT THỰC HIỆN CHUYẾN BAY ĐẦU TIÊN: CHUYÊN GIA PHÁP NGẠC NHIÊN BỞI ĐỘ VI DIỆU CỦA NÓ" (*Paris Herald*); "MÀN TRÌNH DIỄN TUYỆT VỜI, NHỮNG HOÀI NGHI CỦA CHÂU ÂU ĐÃ TIÊU TAN" (*Daily Mail* London); "MỘT CHIẾN THẮNG CỦA NGÀNH HÀNG KHÔNG" (*Echo de Paris* (Tiếng vang Paris)); "WRIGHT BAY ĐỂ CHỨNG MINH SỨC MẠNH" (*Chicago Tribune*); "MÁY BAY CỦA NHÀ WRIGHT LƯỢN NHƯ CHIM" (*Dayton Journal*).

"Nó không chỉ là một thành công", tờ *Le Figaro* cho biết, "mà còn là một chiến thắng... có tính quyết định của ngành hàng không, tin này sẽ làm bùng lên cuộc cách mạng trong mọi lĩnh vực khoa học trên toàn thế giới".

"Sự bí ẩn dường như không thể giải thích đã được giải mã", tờ *Le Matin* tuyên bố:

> Wright đã bay một cách dễ dàng khiến không ai còn nghi ngờ việc những thử nghiệm bí ẩn này đã thực sự diễn ra ở Mỹ; cũng không một ai hoài nghi việc người đàn ông này có khả năng bay liên tục trên không cả giờ đồng hồ. Đây là viễn cảnh phi thường nhất của một chiếc máy bay mà chúng ta từng thấy...

"Wilbur Wright", Joseph Brandreth của *Daily Mail* London viết, "đã thực hiện chuyến bay tuyệt vời nhất chưa từng được chứng kiến ở phía bên này bờ Đại Tây Dương". Độ dài của chuyến bay không phải là điều đáng nói, mà đáng nói là ông đã hoàn toàn làm chủ chuyến bay và mọi dấu hiệu đều cho thấy ông có thể bay trên không gần như vô hạn định.

Lãnh đạo ngành hàng không Pháp cũng đồng thanh ca ngợi. "Không một người nào đã từng hoài nghi anh em nhà Wright dám gợi lại những nghi vấn vào lúc này – ngày hôm nay, trước cuộc thử nghiệm vừa qua. Người đàn ông này thực sự là người đầu tiên biết bay", là nội dung đăng trên một tạp chí tiếng tăm trong ngành hàng không Pháp, tờ *L'Aérophile*. Ngay cả Ernest Archdeacon, kẻ mạnh miệng và từng đưa ra nhiều ý kiến tiêu cực trong khi chờ đợi tại khán đài, ngay lập tức bước ra để thừa nhận mình đã sai: "Trong một thời gian dài, quá dài, hai anh em nhà Wright đã bị cáo buộc một cách oan ức ở châu Âu về tội lừa gạt... Và, ngày hôm nay, họ đã được phong thánh ở Pháp. Tôi cảm thấy một niềm vui mãnh liệt; tôi xin là người đầu tiên bước lên minh oan cho sự bất công vô lý này".

Hart Berg, trong cơn phấn khích, muốn Wilbur bay tiếp vào ngày hôm sau, nhưng Wilbur sẽ không làm điều đó. Như báo chí Pháp đã giải thích: "Hôm nay là Chủ nhật, bởi vậy ông Wright, một người Mỹ ngoan đạo, sẽ không muốn phá bỏ tục lệ ngày Sa-bát". Đám đông đã đến Trường đua Hunaudières sẽ phải chấp nhận ngắm hai cánh cửa đóng im ỉm của nhà kho chứa máy bay.

Thứ Hai ngày 10 tháng Tám, cuộc biểu diễn tiếp tục với hơn 2.000 người đến xem, trong đó có một số người Mỹ. Trong thời gian này, các nhà trọ và quán ăn trong thị trấn đã "trúng đậm". Những người nỗ lực đến tham dự ngày hôm đó thậm chí còn được thỏa thích quan sát hơn so với những người đã ở đó 2 ngày trước. Đó là một ngày hè hoàn hảo, nhiều giờ trôi qua, không có gì xảy ra, trời mỗi lúc một nóng nực. Vẫn không ai bỏ về.

Một đại úy mặc quân phục Pháp ngồi trong đám đông với máy ảnh và máy quay phim. Trước đó người ta đã nhắc nhở không được chụp ảnh và ông đã hứa sẽ không chụp. Nhưng, không lâu sau đó, ông bắt đầu bấm máy và bị Wilbur phát hiện. "Giận sôi lên", Wilbur leo thẳng lên khán đài và yêu cầu thu cả máy ảnh lẫn các tấm bản kẽm chụp hình. Thoạt đầu viên đại úy do dự tìm cách bào chữa, nhưng theo bài viết trong các tờ báo thì: "Ông Wright miệng mím chặt, khoanh tay đứng chờ". Sau cùng viên đại úy giao máy ảnh, các tấm bản kẽm và rời sân. Hoặc là do thời tiết nóng nực, hoặc là do đang phải chịu

căng thẳng, hoặc là cả hai kết hợp lại, đã xui khiến Wilbur hành động như vậy. Khá dằn vặt sau đó, ông cho biết ông không có thói quen gây chuyện, nhưng thật quá sức chịu đựng của ông khi thấy người đàn ông đó cố tình không giữ lời hứa.

Cuộc biểu diễn của Wilbur chiều hôm đó thật phi thường. Khi bay quá gần với hàng cây, ông đã phải chuyển hướng đột ngột. Như phóng viên của tờ *Daily Mail* đưa tin: "Trong một chuyến bay kéo dài 32 giây, ông đã hoàn thành một vòng tròn với bán kính 30 m, hạ xuống ở giữa trường đua dễ dàng như một con chim". "Đó là động tác chuyển hướng tuyệt vời nhất mà chưa một phi công nào từng thực hiện". Buổi tối hôm đó, khi ánh ngày sắp tắt, Wilbur đã bay một lần nữa. Lần này, ông vẽ hai số 8 khổng lồ trước khán đài và hạ cánh đúng điểm xuất phát. Một chiếc máy bay bay theo hình số 8 là điều chưa từng thấy ở châu Âu.

Blériot rất ấn tượng với những gì ông đã thấy hôm thứ Bảy, nên trở lại để xem một lần nữa. Cùng thời gian này còn có Léon Delagrange, phi công tiên phong của Pháp. Sau khi nghe tin về chuyến bay của Wilbur thực hiện hôm thứ Bảy, anh này đã ngừng các cuộc biểu diễn của mình ở Ý để tức tốc trở về. Cả hai đều kinh ngạc như những người khác trước đường bay hình số 8 của Wilbur. "Còn biết nói gì nữa, chúng ta đã thua! Chúng ta không tồn tại!"– Delagrange kêu lên.

Léon Bollée phấn khích tuyên bố: "Giờ mọi người đều đã tự mình chứng kiến rồi đó".

*

Càng quan tâm đến tin tức từ thị trấn Le Mans, người ta càng tò mò về người đàn ông đã tạo ra các tin tức này.

Máy bay của Wright đã là một sự thực hiển nhiên. Nhưng còn người Mỹ điều khiển nó? Là người như thế nào?

Các phóng viên và những người hiếu kỳ tại trường đua đã làm hết sức để lần ra một ít manh mối, chứ không dám nói là những câu trả lời. Trong một bài viết khá nổi bật cho tờ *Daily Mail*, Joseph Brandreth tỏ chút hoài nghi về việc liệu ông có thích Wilbur không. Hay (như trong một bức thư ông viết cho Katherine) ngược lại, Wilbur có thích ông không? Brandreth ấn tượng mạnh bởi Wilbur trông giống như một con chim, một loài chim lạ. "Đầu ông đặc biệt có hình dáng giống đầu chim, và các nét, nhất là cái mũi gồ cao, đều dài và xương xẩu như của loài chim". Từ lần gặp mặt đầu tiên, Brandreth viết, ông đã nhận định rằng Wilbur Wright là một người cuồng tín.

Một biên tập viên của tờ *Le Figaro*, Franz Reichel, bị ấn tượng với những đốm vàng trong mắt của Wilbur, đã đưa ra kết luận tương tự. "Các đốm vàng", Reichel viết, "như những ngọn lửa đam mê bùng cháy vì Wilbur Wright là một người cuồng tín".

> Ông và em trai đã chinh phục bầu trời như thể họ được sinh ra chỉ để làm việc đó. Họ phải có một khát vọng sâu thẳm, gần như là một thứ tôn giáo, một đức tin để có thể chấp nhận cuộc sống đày ải trên vùng đất của những cồn cát xa thẳm... Wilbur có vẻ lãnh đạm, nhưng chỉ ở ngoại hình. Ông được thúc đẩy bởi một ý chí danh thép mà nó đã làm ông trở nên sôi nổi và nhanh nhẹn trong mọi công việc của mình.

Không có ý định làm giảm giá trị của những phi công Pháp, Reichel viết: Trong khi Wilbur Wright đã biết bay thì họ chỉ mới bắt đầu "tập vỗ cánh".

Trước khi trở thành phi công, Léon Delagrange từng là nhà điêu khắc và họa sĩ, ông không ngớt băn khoăn về nét mặt thật sau vỏ bọc bình tĩnh một cách khó hiểu của Wilbur. Đồng thời, là một người Pháp, ông cảm thấy khó mà thông cảm hay gần gũi với những người vô cảm trước mọi xúc cảm và ham muốn cơ bản. "Ngay cả đôi khi người đàn ông này nở một nụ cười, tôi cũng có thể nói chắc chắn rằng ông ta chưa bao giờ biết đến vị ngọt ngào của nước mắt. Liệu ông có một trái tim? Từng biết đến tình yêu? Đang bị tổn thương? Một người khó hiểu. Một bí ẩn!"

Điều đó cho thấy rằng, Delagrange mạnh dạn tuyên bố trong bài báo ông viết cho tờ *L'Illustration*, "Wilbur Wright là ví dụ tốt nhất về sức mạnh tinh thần của một con người mà tôi đã từng chứng kiến".

> Bất chấp những nhận xét châm biếm và nhạo báng, bất chấp những cái bẫy được giăng ra từ khắp mọi nơi trong tất cả những năm qua, ông vẫn không chùn bước. Ông hiểu rõ tài năng của mình, và ông giữ kín điều đó. Ông dấn thân ngày hôm nay để chứng minh cho thế giới biết ông đã không nói dối.

François Peyrey, người đã tiếp xúc và hiểu Wilbur hơn những người khác, cho rằng ông là "một người nhút nhát", một người đàn ông đơn giản, và là một "thiên tài". Ông có thể cùng làm việc với những công nhân của Nhà máy Bollée, hoặc cũng có thể làm việc hoàn toàn độc lập; có thể tự nấu ăn và làm bất kỳ việc gì cần thiết trong mọi điều kiện với sự bình tĩnh cố hữu. Ông luôn sống theo phong cách riêng, không bao giờ khoe khoang, không bao giờ diễn kịch trước đám đông. "Sự thiếu kiên nhẫn của một trăm nghìn người sẽ không khiến nhịp chân của ông nhanh hơn".

Hơn nữa, Peyrey, không như những người khác, đã khám phá ra Wilbur được tu dưỡng đặc biệt như thế nào: "Trong những khoảnh khắc thư giãn hiếm hoi", ông có thể nói về văn học, nghệ thuật, lịch sử, âm nhạc, khoa học, kiến trúc, hoặc hội họa theo cách diễn đạt của một người có hiểu biết sâu sắc trong lĩnh vực đó. Với Peyrey, sự tận tụy của người con trai của nhà truyền giáo để làm tròn sứ mệnh của mình rất giống như của một người đàn ông tài năng cống hiến trọn đời cho một sứ mệnh tôn giáo.

Trong giây phút cuối của một ngày dài tại thị trấn Le Mans, Peyrey đã bắt gặp Wilbur nhìn đăm đăm vào khoảng không, như đang trong một giấc mơ. Nó gợi ông nhớ đến, như Peyrey viết, "hình ảnh của những tu sĩ ở Tiểu Á sống ẩn dật trong các tu viện trên núi cao không người lui tới... Ông đang nghĩ đến điều gì trong khoảnh khắc đó, khi mặt trời đang tắt dần trên bầu trời có màu vàng của trái mơ chín?".

*

Thứ Năm ngày 13 tháng Tám, Wilbur lại bay một lần nữa, lần này bay quanh khu vực biểu diễn vài vòng. Đó là chuyến bay dài nhất của ông trước công chúng Le Mans. Tiếng hò reo rền vang mỗi khi máy bay của ông lướt qua khiến ông phải bay lên độ cao 30 m để tránh bị mất tập trung bởi tiếng ồn.

Ông cố gắng làm chủ máy bay, và sau một lần vòng lại, ông cảm thấy mình đang bay quá thấp. Để lấy lại độ cao, ông đã thực hiện một thao tác "sai lầm", như sau này ông giải thích cho Orville: Ông đẩy cần lái về phía trước thay vì phải kéo ngược lại phía sau, làm cánh máy bay chém mạnh về bên trái, máy bay rơi xuống đất. Ông thừa nhận đó là "cú rơi dữ dội". Tuy nhiên, người ông thì không bị thương.

Sự ngưỡng mộ của đám đông không vì thế mà giảm đi chút nào. Những người hiểu biết về hàng không và máy bay thậm chí còn bị ấn tượng mạnh. Một nhà thiết kế máy bay

ở Pháp đã nói với phóng viên tờ *New York Herald*: "Ông Wright thật tuyệt vời ngay cả khi gặp tai nạn cũng như trong các chuyến bay".

Wilbur khó có thể tin vào sự thay đổi thái độ của tất cả các phía, từ báo chí, công chúng, các phi công Pháp đến các nhà sản xuất máy bay.

"Mọi thắc mắc về việc ai là người đã chế tạo ra chiếc máy bay đầu tiên đều biến mất", ông viết cho Katharine. Việc quá nổi tiếng chắc chắn cũng có lúc làm cho mình khó chịu. "Anh thậm chí không thể đi tắm mà không có 100 hay 200 người nhìn trộm. May mắn là tất cả mọi người dường như đều đến với một thái độ thân thiện".

Một bài hát mới, "Il Vole" (Anh ta bay) , lập tức trở thành một hiện tượng. Wilbur rất thích thú khi Hart Berg đem đến cho ông một chú chó hoang được đặt tên thánh là "Flyer" để làm bạn với ông trong khu trại.

Tình cảm nồng nhiệt nơi quê nhà ở Dayton được thể hiện trong một bài viết đầy tâm huyết đăng trên tờ *Dayton Herald*. Tất cả đều vô cùng tự hào về hai anh em, bài báo khẳng định, không phải vì đó là xu hướng tại thời điểm này, mà bởi "tính chịu đựng bền bỉ, sự kiên trì, lòng trung thành với niềm tin, bởi sự cần cù không biết mệt mỏi, niềm hy vọng của họ và trên tất cả, bởi họ mang trong mình đức tính đặc trưng của người Mỹ, là mọi sự thành công phải có tính thuyết phục".

Bức thư từ Katharine cam đoan với Wilbur là cả nhà rất xúc động bởi những tin tức từ Le Mans. Nhưng, bên cạnh nỗi vui mừng và tự hào đó thì phần lớn tâm trí họ đang hướng về Milton, người con trai 15 tuổi của Lorin đang phải tranh đấu với tử thần vì bệnh sốt thương hàn. Cô viết: "Đã bao nhiêu lần kể từ lúc Milton bị bệnh, cả nhà mong chờ sự có mặt của Jullum".[1] "Tất nhiên, em và mọi người rất tự hào với các chuyến bay của anh... nhưng ngay lúc này thì mình không thể có một niềm vui hoàn toàn... Nếu không quá nghèo, em đã gửi điện tín chúc mừng anh".

Một tuần lễ sau, cô hoan hỉ báo tin vui, Milton đã qua cơn nguy kịch và cả Dayton vẫn còn bị kích động bởi tin tức từ Le Mans. Họ đề nghị tổ chức một buổi tiếp đón long trọng "mừng anh về nhà".

Tạm dừng các buổi biểu diễn để chờ máy bay sửa xong, Wilbur có thêm thời gian để cảm ơn những người xung quanh và tận hưởng sự quan tâm của họ dành cho ông. Một nhà sản xuất thực phẩm đóng hộp địa phương cung cấp cho ông "tất cả các loại cá mòi, cá cơm, măng tây, v.v... hảo hạng nhất, những món ăn cha chưa từng nhìn thấy trong đời", ông viết cho cha mình.

> Người dân Le Mans cực kỳ thân thiện và tự hào về sự nổi tiếng mà [các chuyến bay thử nghiệm] đã mang đến cho thị trấn của họ. Con nhận được vô vàn bó hoa,

1. Tên gọi ở nhà của Wilbur. (ND)

các giỏ trái cây, v.v.. Những công nhân ở nhà máy của Bollée đã quyên tiền để mua tặng con một món quà tri ân đối với con. Họ nói con cũng là một công nhân trong số họ.

Khi quân đội Pháp đề nghị bố trí cho Wilbur một khu vực lớn hơn để biểu diễn, ông chấp thuận. Do đó, sau khi đã được sửa chữa hoàn toàn, chiếc Flyer được chuyển tới Doanh trại d'Auvours cách đó 11 km về phía đông. "Khu đất này rộng và an toàn hơn khu trước rất nhiều", ông thông báo về nhà. "Anh có thể bay 6 km theo một đường thẳng mà không bị cản trở bởi những bụi cây".

Ông lại tiếp tục các chuyến bay tại Doanh trại d'Auvours vào ngày 21 tháng Tám. Đám đông đến trên các chuyến tàu tăng đột biến từng ngày, "sự hưng phấn của họ gần như ngoài sức tưởng tượng".

Mặc dù Doanh trại d'Auvours nằm "lạc lõng giữa rừng", và không thuận tiện bằng Trường đua Hunaudières, đám đông dân chúng vẫn đổ đến với số lượng đông hơn bao giờ hết. "Họ đi thành từng đoàn dài mấy cây số", sự "tò mò quá sức khủng khiếp", tờ *Le Figaro* viết, chỉ để biết rằng Wilbur, vì lý do nào đó, đã hoãn chuyến bay ngày hôm ấy. "Không sao" là câu trả lời của họ. "Chúng tôi sẽ trở lại". Điều đó gần như là nếu ông càng ít bay, lại càng kích thích sự tò mò của đám đông.

Sự kiên nhẫn không mệt mỏi của công chúng thật đáng ngưỡng mộ. Họ chờ đợi cả ngày mà không có gì để

> xem... ngoại trừ tháp giàn phóng. Cho đến khi biết chắc Wright sẽ không bay... họ tụ tập dưới chân tháp, dùng mắt áng chừng số đo của nó, chạm vào nó, bởi họ biết những gì họ sẽ làm vào ngày mai: Quay trở lại.

Orville chiếm nhiều tâm trí của Wilbur trong thời gian này, do Orville đã đi Washington để chuẩn bị cho chuyến bay ở căn cứ Fort Myer, bang Virginia. Trước đó, vào giữa mùa hè, khi Wilbur đang sửa soạn để tiến hành các cuộc biểu diễn của mình cho người Pháp, ông nhận được một bức thư từ cha, nhắc nhở ông "tránh mọi rủi ro cá nhân đáng tiếc". Giờ đây, Wilbur cũng gửi một lời cảnh báo tương tự đến Orville, không những bởi ông là anh trai lớn mà còn vì ông đã trải qua một số kinh nghiệm bay biểu diễn trước áp lực của đám đông khổng lồ đầy kích động, và sự thôi thúc của báo chí.

> Anh nói thẳng với họ là anh chỉ bay khi có các điều kiện thuận lợi nhất... Anh tha thiết khuyên em phải giữ bình tĩnh cho đến khi em cảm thấy chắc chắn. Đừng vội bay chỉ vì tất cả các quan chức chính phủ đều có mặt, trừ khi em thấy kể cả nếu họ vắng mặt em vẫn có thể bay. Đừng để mình bị buộc phải làm bất cứ điều gì khi chưa sẵn sàng.

Phải rất thận trọng và thong thả tiến hành các chuyến bay vào giữa ngày khi các cơn gió mạnh xuất hiện thường xuyên... Đừng để cho mọi người bắt chuyện với em cả ngày lẫn đêm. Điều đó sẽ làm em mệt mỏi trước khi em

sẵn sàng cho công việc chính. Sự lịch sự cũng phải có giới hạn. Nếu cần, chọn ra một số giờ trong ngày để từ chối tiếp khách, dù chỉ vài phút. Không tiếp bất cứ ai sau 8 giờ tối.

Sau khi nói thêm về một số kỹ thuật liên quan đến cần lái, ông nhắc lại một lần nữa: "Anh chỉ có thể nói rằng em phải cực kỳ thận trọng".

Vào tối ngày 25 tháng Tám tại Le Mans, một bữa tiệc khoản đãi Wilbur được tổ chức tại Khách sạn Hôtel du Dauphin. Bữa đó, ông đã nhiệt tình tham gia mọi hoạt động tiệc tùng.

Phần 03

9

GÃY CÁNH

"[Anh] lướt trên không trung như thể đang đi trên một con đường trải đá dăm vững chãi. Không hình ảnh nào tôi từng chứng kiến có thể so sánh được".

— GUTZON BORGLUM —

I.

Sức khỏe của cháu trai Milton đã ngày một khả quan hơn và lớp học của Katharine tại trường trung học cũng sớm mở cửa trở lại nên cô quay lại cuộc sống thường nhật. Orville đang ở Washington chuẩn bị cho các buổi biểu diễn tại Căn cứ Fort Myer, nhận phòng tại khách sạn Cosmos Club (Câu lạc bộ Vũ trụ) sang trọng và gặp gỡ "nhiều nhân vật có máu mặt". Hầu như không ngày nào trôi qua mà báo chí không đưa tin về những hoạt động vẻ vang của Wilbur ở Pháp.

Cả hai anh em đều viết thư về nhà khi họ rảnh, nhưng Katharine mong mỏi được biết nhiều hơn ngoài những chuyện về máy bay. "Cho em biết một vài điều khi anh viết

thư nhé!", cô động viên Wilbur trong một bức thư. "Em cần gì phải quan tâm đến vị trí của các cây trong khu vực biểu diễn bay? Này! Này! Sterchens[1] chỉ muốn nghe tất cả các câu chuyện về những người phụ nữ trẻ đẹp, hoa và rượu sâm banh!"

Nhiều lắm thì Wilbur sẽ chỉ nói rằng bà Berg "rất thông minh" và là "người phụ nữ quyến rũ, như em vậy".

Orville nói ông hầu như không thể làm được bất kỳ việc gì vì mất quá nhiều thời gian để "trả lời cả chục ngàn câu hỏi vớ vẩn về chiếc máy bay của mình". Một phóng viên tờ *Washington Post* ghi nhận với sự ngạc nhiên: "Ông Wright đứng liên tục trả lời những câu hỏi dành cho mình".

Dù vậy, Orville cũng thú nhận với Katharine: "Anh đã gặp nhiều cô gái trẻ đẹp!" Vấn đề là, nếu có gặp lại họ một lần nữa, ông sẽ khó mà nhớ ra tên của họ.

"Em chưa từng thấy khi nào cha có sức khỏe tốt đến vậy", cô hoan hỉ báo với Wilbur. "Bây giờ, nếu anh và Orville đừng làm một số việc khiến em nổi điên, em nghĩ em sẽ chịu đựng được mọi cơn bão".

*

Căn cứ Fort Myer tọa lạc trên một dải đất cao bên bờ sông Potomac, phía tây Nghĩa trang Quốc gia Arlington, bang Virginia. Với các khu nhà gạch đỏ được thiết kế rất

1. Tên gọi ở nhà của Katharine. (ND)

đẹp và phân lô gọn gàng, căn cứ này trông không khác gì khuôn viên một trường đại học. Đứng ở đó, ta có thể thấy toàn cảnh Thủ đô Washington cách đó 8 km. Tại trung tâm là khu vực dành cho các cuộc diễu hành, rộng 300 m, chạy dài 200 m. Ở đây, Orville sẽ thực hiện các chuyến bay thử nghiệm của mình.

Ở đó, không gian nhỏ hơn so với Trường đua Les Hunaudières nơi Wilbur bay thử nghiệm, nhưng bù lại nó có một nhà kho rộng rãi để chứa máy bay và cả tá quân nhân sẵn sàng hỗ trợ. Ông đi lại bằng tàu điện giữa căn cứ và thành phố.

Sau nhiều ngày gặp phải sự cố với đầu máy, với sự giúp đỡ của Charlie Taylor và Charlie Furnas ngay khi họ vừa từ Dayton đến, ông đã có tất cả mọi thứ như dự kiến. Đây sẽ là chuyến bay biểu diễn lần đầu tiên của Wright trước công chúng Mỹ, trước đó Orville chưa từng lái thử chiếc máy bay dùng để bay lần này.

Mãi cho đến cuối buổi chiều ngày 3 tháng Chín, chiếc máy bay mới được đưa đến điểm xuất phát. Có thể thấy rõ Orville cực kỳ bồn chồn, lo âu. "Đây là lần đầu tiên kể từ khi đến thành phố này", một phóng viên tờ *New York Times* viết, "ông Wright đã không giấu được sự lo lắng. Các vết nhăn trên khuôn mặt ông dường như sâu hơn, thái độ bứt rứt mà ai cũng có thể dễ dàng nhận ra. Ông dường như đang cố hết sức để kiểm soát bản thân".

Ông không thể đứng yên. Lúc thì leo lên bục để kiểm tra lớp cánh trên, lúc thì bò xuống để điều chỉnh các bộ phận khởi động. "Dây thần kinh của người đàn ông này gần như sắp nổ", một phóng viên khác nhận xét.

Khán giả lèo tèo vài người. Washington vẫn chưa nắm bắt được những gì đang và đã xảy ra tại Căn cứ Fort Myer. Cuối cùng vào khoảng 6 giờ chiều, Orville leo vào chỗ ngồi của mình, động cơ bắt đầu nổ, các cánh quạt lớn "cắt không khí với tốc độ khủng khiếp", khi ông la lên, "Thả nó ra!"

Quả cân rơi xuống, chiếc máy bay bắn xuống đường băng dài 15 m, mũi máy bay nâng lên khỏi mặt cỏ và nó bay bổng vào không trung. Mọi người hò reo. Đến cuối khu đất huấn luyện, Orville cho máy bay vòng lại, màu vải trắng của cánh máy bay nổi bật trên nền trời tối của hàng cây bao quanh Nghĩa trang Arlington.

Khán giả đã ở trong trạng thái "cuồng nhiệt" khi máy bay vòng lại trên độ cao 10 m, lao về hướng cuối khu vực một lần nữa. Đột ngột, nó nghiêng về phía nhà chứa máy bay, chúi mũi xuống một góc gần như thẳng đứng và đâm xuống đất.

Khán giả lao về phía đó và thấy Orville đang bình tĩnh phủi bụi trên quần áo. "Tai nạn này cho thấy tôi cần thực hành nhiều hơn", ông nói.

Ước tính, ông đã bay gần 1,5 km với tốc độ khoảng 65 km/h. Theo hợp đồng của họ với quân đội, hai anh em

sẽ nhận được 25.000 đô-la nếu chiếc Flyer đạt tốc độ 65 km/h trong lần bay kiểm tra tốc độ của nó.

Hôm sau, thứ Sáu ngày 4 tháng Chín, Orville và chiếc Flyer bay trên không hơn 4 phút, bay quanh khu đất diễu hành 5,5 vòng với sự điều khiển hoàn hảo trong suốt 5 km mà không gặp sự cố nào. Chính George Squier, chủ tịch hội đồng quản trị chịu trách nhiệm kiểm tra các chuyến bay thử nghiệm đã nghĩ rằng chuyến bay thật "tuyệt diệu". Chiếc Flyer "dường như phản ứng chính xác theo mọi động tác của người lái, và giai đoạn hạ cánh là một sự ngạc nhiên lớn", ông nói với Orville. Các sĩ quan khác gọi nó là cuộc biểu diễn tuyệt vời nhất họ từng xem.

Trong những ngày tiếp theo, Orville tiến hành những cuộc biểu diễn ngạt thở, liên tiếp phá vỡ các kỷ lục thế giới. Chưa bao giờ hai "thợ cơ khí xe đạp" và chiếc máy bay của họ cùng lúc đã gây chấn động trên cả hai bờ Đại Tây Dương đến như vậy. Họ đã trở thành những diễn viên xiếc xuyên lục địa, chỉ khác là lần này người em ít tên tuổi hơn lên giành sân khấu.

Sáng sớm thứ Tư ngày 9 tháng Chín, chỉ có một số khán giả đến xem, Orville bay quanh khu diễu hành ở Căn cứ Fort Myer 57 vòng, ở trên trời gần 1 giờ. Khi tin tức bay đến Thủ đô Washington rằng có khả năng ông sẽ bay một lần nữa vào buổi chiều, các công sở đã đóng cửa, hơn 1.000 nhân viên nhà nước, các thành viên nội các, lãnh đạo các cơ quan, nhân viên đại sứ quán, các thành viên Quốc hội

đổ về khu vực sông Potomac bằng ô tô, tàu điện để có thể tận mắt chứng kiến.

"Vào 5 giờ 15 phút chiều, khi mặt trời đã biến mất dưới đường chân trời Virginia", phóng viên *Dayton Journal* tại hiện trường viết: "Phát minh mới nhất của loài người có thể thay đổi các quy luật tự nhiên, hùng dũng bay vút lên không trung tại khu huấn luyện".

> Nó bay lên cao và cao hơn nữa, nghiêng cánh với một góc nhỏ. Người phi công điều khiển nó bay về phía cuối, dọc theo khu vực với tốc độ mỗi lúc một tăng... Hết vòng này đến vòng khác, máy bay lượn những đoạn ngắn và lao vun vút như hình ảnh chiếc xe đua trên trường đua tưởng tượng trong không gian.

Ông đã bay 55 vòng và làm chủ bầu trời trong 1 giờ 30 phút, một kỷ lục thế giới mới. Tờ *Herald* gọi đó là: "Điều kỳ diệu nhất từng diễn ra trong ngành hàng không".

Hôm sau, ngày 10 tháng Chín, mặc dù có gió lớn, Orville vẫn bay lâu hơn mấy phút so với chuyến trước.

Lo lắng rằng Orville có thể đếm sai số lần ông bay vòng quanh căn cứ, Charlie Taylor leo lên mái nhà kho chứa máy bay với một thùng sơn trắng, đánh dấu số vòng bay thật lớn trên nền giấy dầu cho Orville thấy. Đến số 50 rồi 55, đám đông chuyển từ phấn khích sang "cuồng nhiệt". Charlie bắt đầu vẫy hai cánh tay ra hiệu. Mãi đến khi hoàng hôn xuống, sau khi hoàn tất 57 vòng rưỡi, Orville mới bắt đầu hạ cánh.

Lượn một vòng để tìm vị trí đáp, máy bay hạ cánh về hướng đám đông, bụi mù tung lên khi hai càng của nó cày xuống mặt đất, chạy thẳng đến trước đám đông và dừng lại cách họ 6 m.

Một trong những người đến xem ngày hôm đó là nhà điêu khắc nổi tiếng Gutzon Borglum, người sau này đã khắc họa những khuôn mặt trên núi Rushmore. Khi lần đầu tiên nhìn thấy chiếc máy bay của Orville trên mặt đất, ông không thực sự thấy ấn tượng. Nó nhìn như một thứ đồ mà bất kỳ cậu bé nào cũng có thể chế tạo được, không giống như hình dáng một chiếc máy bay mà ông đã tưởng tượng. Nhưng, sau khi chứng kiến Orville cất cánh, ông nói: "Anh ta có thể bay như anh ta mong ước, di chuyển theo ý muốn".

> Anh lướt trên không như thể đang đi trên một con đường trải đá dăm vững chãi. Không hình ảnh nào mà tôi từng chứng kiến có thể so sánh được... Cánh không vỗ, vì vậy bạn không nghĩ nó là chim. Nhưng, nó có sự sống và sức mạnh.
>
> Và trông nó rất đơn giản. Borglum tự hỏi tại sao con người không thể chế tạo được một cỗ máy như vậy từ trước đây.

Còi ô tô bấm inh ỏi, người người hò reo cổ vũ khi Orville bước xuống khỏi máy bay. Đồng thời, người ta trao cho ông một bức thư từ Wilbur. Orville mỉm cười. Đó là bức thư đầu tiên mà ông nhận được từ anh trai trong vòng

hai tuần qua, ông nói, và nó dường như khiến ông hài lòng nhiều hơn so với những thành công của các chuyến bay mà ông vừa thực hiện.

Ông đã ở trên không gần 1 giờ 6 phút, lại một kỷ lục thế giới mới được ghi nhận.

Đối với đám đông đang nhanh chóng bao quanh, ông dường như là "người đàn ông trầm tĩnh nhất và hoàn toàn không vướng bận lo âu". Ông không có bất kỳ dấu hiệu nào của sự mệt mỏi. Thật vậy, nhìn thấy Trung úy Frank Lahm, một người trong ủy ban kiểm tra các cuộc thử nghiệm, đứng gần đó, Orville hỏi anh ta có muốn bay chung trong khi trời vẫn còn sáng không. Vì vậy, cả hai cất cánh thực hiện một chuyến bay ngắn khi mặt trăng tròn của tháng Chín đang dần hiện ra.

Ngày hôm sau, Orville tiếp tục lập kỷ lục mới với chuyến bay kéo dài 1 giờ 10 phút. Trong thời gian đó, ông kích động đám đông bằng hai đường bay hình số 8. Ông vẽ hết vòng này đến vòng khác trên không, như thể một người biểu diễn nhào lộn, có lúc ông lượn thật thấp, như thể chiếc máy bay sắp chạm đất.

> Ông hạ xuống thật thấp, là là mặt đất [một phóng viên tờ *New York Herald* viết]. Ông lướt ở độ cao chỉ gấp đôi chiều cao của một người đàn ông. Ông từ từ bay lên cao cho đến khi đạt khoảng cách 45 m giữa ông và mặt đất... Máy bay gần như chạm vào chóm rặng cây trong Nghĩa trang Arlington. Ông cố gắng phối hợp động tác

lượn và nâng trong 58 vòng bay quanh khu vực biểu diễn. Không lần nào động cơ bị trục trặc, và ông không để lộ một nét lo âu nào.

Thứ Bảy, ngày 12 tháng Chín, 5.000 người đứng quanh sân diễu hành. Đây là lần đầu tiên người dân Mỹ được tận mắt chứng kiến một trong những phát minh vĩ đại nhất của đất nước họ được đưa vào thử nghiệm thực tế. Trong số những người chạy đến chúc mừng Orville có Octave Chanute, vừa thở hổn hển, vừa nói: "Mừng cho bạn, chàng trai của tôi!" Khi được hỏi về cảm giác của mình sau khi làm nên lịch sử, Orville trả lời: "Khá hài lòng", "nhưng tôi quan tâm đến tốc độ bay nhiều hơn". Những nhận xét này sau đó đã trở thành những dòng tít lớn trên các trang báo chính ở Dayton.

Người ta không bỏ qua hình ảnh Bộ trưởng Bộ Chiến tranh lẫn trong đám đông đến xem các cuộc biểu diễn. Viễn ảnh về một loại vũ khí tương lai đã hiển hiện trong tâm trí của các sĩ quan ở Căn cứ Fort Myer và trở thành đề tài được bàn tán nhiều nhất trong các cuộc trò chuyện của họ ngày hôm đó. Hài lòng với thành công của mình, Orville viết cho Wilbur: "Mọi người ở đây rất hào hứng và tất cả họ đều nghĩ rằng máy bay sẽ có tầm ảnh hưởng lớn trong chiến tranh".

Một cuốn sách mới của tiểu thuyết gia nổi tiếng người Anh, G. Wells, đã vẽ ra một viễn cảnh đáng sợ của thành phố New York chìm trong biển lửa sau một vụ đánh bom trên không.

"Không nơi nào an toàn – không có chỗ nào bình an", Wells viết". Chiến tranh đến từ trên không, bom thả suốt đêm. Sáng sớm, mọi người lặng lẽ ra khỏi nhà, nhìn những đoàn máy bay bay ngang qua bầu trời, nhỏ giọt xuống sự chết chóc, từng giọt, từng giọt!"

Cho đến lúc này, ít khi hai anh em đề cập đến những viễn cảnh như vậy, ít nhất là qua thư từ họ viết hay qua những lần phải phát biểu về đề tài này.

*

Chưa từng có sự kích động nào lớn như vậy ở thành phố Dayton và đặc biệt ở căn nhà số 7 đường Hawthorn, như Katharine ghi lại trong một bức thư dài gửi Wilbur vào ngày Chủ nhật.

Orv đánh điện tín sau khi anh ấy thực hiện chuyến bay dài vào sáng thứ Tư... Điện thoại ở nhà reo vang suốt buổi tối. Ai cũng muốn chúc mừng. Cuối cùng, em đi ngủ, vừa chợp mắt thì đã giật mình vì tiếng chuông cửa... Em bật dậy và khi chạy xuống đến giữa cầu thang thì mới đủ tỉnh táo để nhận ra những gì mình đang làm. Rồi, nhìn thấy một người đàn ông đang đứng cửa trước, em đi đến lỗ khóa, hỏi: "Có chuyện gì vậy?" "Tôi đến từ tòa soạn và tôi muốn được nói chuyện với Giám mục Wright. Tôi có một bức điện mà tôi nghĩ rằng ông ấy sẽ quan tâm". Em có chút sợ hãi vì có vẻ như anh ta không muốn cho em biết. Em hỏi: "Bức điện của anh đề cập đến vấn đề gì vậy?" Anh ta nói, tòa soạn đã nhận được một bức điện báo tin Orville Wright đã phá kỷ lục chuyến bay. Đến đó thì em nhận ra anh

ta là thằng ngốc đã đến đây lần trước để phỏng vấn cha và đã không trả lại tấm hình mà Netta cho anh ta mượn. Vì vậy, em nói: "Cha tôi đã lớn tuổi, không thể đánh thức ông vào giờ này. Và, chúng tôi đã biết chuyện đó từ trước buổi trưa ngày hôm nay". Đến đó, chuyện khôi hài là anh ta lại tiếp tục nói có nghe tin về một chuyến bay dài thứ hai. Không chờ anh ta nói hết, em bỏ lên lầu ngủ, tai vẫn nghe anh ta léo nhéo qua khe cửa. Sáng hôm sau, em thấy tấm hình anh ta mượn nhét ở khe cửa trước... Có thể là em đã không tức giận khi bị đánh thức giữa đêm hôm khuya khắt như vậy! Em đã không ngủ lại được cho đến quá một giờ đêm.

Đích thân ngài thị trưởng thành phố đã đến gặp họ. Ông muốn thành lập một ủy ban để lên kế hoạch tổ chức một cuộc tiếp đón long trọng dành cho hai anh em. Mọi người cực kỳ phấn khích với ý tưởng đó.

Phải chăng anh Orv không gặp may mắn với máy bay của mình? [Cô tiếp tục] Em sợ rằng sức khỏe của anh cũng như tình trạng của chiếc máy bay đã hạn chế khả năng tốt nhất của anh. Anh đang làm khá tốt, nhưng chúng em biết anh có thể bay hơn một giờ từ lâu rồi nếu anh có được cơ hội tốt như Orv. Nhưng vì anh không có được cơ hội đó, nên em rất vui vì Orv đã thực hiện được điều đó – để những kẻ chỉ trích không bao giờ còn có cơ hội lên tiếng. Em muốn nghe anh lập các kỷ lục mới mỗi ngày. Tụi em biết có một số lý do nào đó mà anh đã không làm được và điều đó khiến chúng em lo lắng về sức khỏe của anh. Vết bỏng của anh, nó nghiêm trọng hơn rất nhiều so với mọi người ở

nhà nghĩ. Nó đã làm giảm thể lực của anh, không còn nghi ngờ gì nữa. Anh nhìn gầy hẳn đi trong tất cả các bức ảnh.

Cô khuyên ngài Giám mục đến Washington để xem Orville bay. Cô cũng muốn đi, nhưng không đủ tiền cho cả hai cùng đi. "Anh có nghĩ em nên vét hết tiền mặt không? Cha còn khoảng 100 đô-la".

Ngài Giám mục thích giảng về sự viển vông của danh tiếng. "Danh vọng rồi cũng tiêu tan, vì cha đã cảm nhận được sự trống trải sau những tiếng kèn chiến thắng", ông viết cho Wilbur, trích dẫn những câu thơ của thi sĩ Ireland, Thomas Moore mà ông yêu thích:

Và ánh sáng trên đôi cánh vinh quang chỉ là vay mượn

Sẽ mờ dần vào tăm tối

Nhưng ông vẫn háo hức được tận mắt chứng kiến cảnh Orville điều khiển máy bay, như hàng ngàn người khác ở Thủ đô Washington. "Dĩ nhiên là cha muốn đi chứ", Katharine viết.

Cùng ngày Chủ nhật, 13 tháng Chín, ở bờ bên kia Đại Tây Dương, Wilbur đã viết cho Orville để kể về cảm giác phấn khích mà em trai mình đã khuấy động ở châu Âu. "Trong vài ngày qua, các mặt báo tràn ngập tin tức về những chuyến bay kỷ lục của em. Và, trong khi một tuần trước đây, anh đã là hiện thân kỳ diệu cho những kỹ năng bay, thì bây giờ, họ không ngần ngại cho anh biết anh không

là gì cả ngoài một "bản sao", và chính em mới là người chọc trời khuấy nước. Sự nổi tiếng là vậy đó". Chuyến bay kéo dài nhất của Wilbur tại Doanh trại d'Auvours đến thời điểm đó mới chỉ hơn 21 phút. Trong khi mới tuần trước, Léon Delagrange đã thực hiện chuyến bay dài nhất ở châu Âu, trên không trung gần nửa giờ.

Ông gặp rắc rối với đầu máy, Wilbur giải thích, và thời tiết cũng có những lúc "rất dữ dội". Viết cho Katharine, ông chia sẻ rằng một tháng trước đây ông cũng từng nhận được nhiều lời chúc mừng không kém gì Orville bây giờ. Nhưng, trong một bức thư gửi cha mình, cũng được viết trong cùng ngày Chủ nhật đó, Wilbur cho biết khó khăn của ông hiện nay là sự chú ý thái quá của đám đông, đến mức ông không thể chịu đựng hơn nữa. Ai cũng như một người bạn đích thực của ông và xem như ông một người con của nước Pháp. Gần như mỗi buổi chiều, hai hoặc ba nghìn người kéo đến để xem ông biểu diễn, và ra về đầy thất vọng nếu ông không bay. Một cụ ông 70 tuổi sống cách đó 60 km, đã đi đi về về mỗi ngày trong suốt một tuần lễ.

> Sự phấn khích và lo lắng, và trên hết là sự mệt mỏi khi phải chào hỏi, tiếp đón một đám đông vô tận. Khách khứa nườm nượp từ sáng đến tối làm con kiệt sức và cảm thấy sức khỏe của mình thực sự không phù hợp để ngồi vào ghế phi công... Con không thể chịu đựng được sự theo dõi liên tục của đám đông. Nó làm thần kinh của con muốn nổ tung.

Như ông đã giải thích cho Katharine, ông mang thư về ngồi trong nhà kho của mình, khóa cửa lại không cho ai vào.

Vào nửa đêm tại Washington, từ phòng riêng của mình ở Câu lạc bộ Vũ trụ, Orville viết cho Wilbur, bộc bạch rằng ông chưa bao giờ cảm thấy phải sống nhịp sống gấp gáp như bây giờ, một chồng thư cao cả mét đang đợi ông trả lời. Với Katharine, ông viết, thời tiết như bây giờ thì cũng phải vài ngày nữa mới "êm ả" được. Trong mọi trường hợp, ông nói thêm, "anh không nghĩ rằng anh sẽ thực hiện bất kỳ chuyến bay thử nghiệm nào nữa".

Trong thời gian ngắn của ông tại Căn cứ Fort Myer, Orville đã lập bảy kỷ lục thế giới.

Tin đồn lan truyền ở Washington và trong một bài viết trên tờ *New York Times* số ra ngày 15 tháng Chín, đăng tin Tổng thống Roosevelt công bố ý định muốn bay cùng với Orville càng làm người ta phấn khích hơn. Đối với nhiều người, ý định này dường như hoàn toàn phù hợp với một tổng thống, người luôn bắt kịp "trào lưu thế giới". Hai năm trước, ông đã khiến nước Mỹ giật mình khi lặn dưới eo biển Long Island trong một chiếc tàu ngầm.

"Tất nhiên nếu Tổng thống yêu cầu tôi đưa ông đi trên một chuyến bay, tôi không thể từ chối", Orville trả lời khi các phóng viên hỏi ông. Tuy nhiên, ông không nhiệt tình với ý tưởng đó. "Tôi xin lỗi" ông nói: "tôi không nghĩ

Tổng thống Mỹ cần thiết phải thử vận may với tính mạng của mình như vậy".

II.

Thứ Năm ngày 17 tháng Chín, trời trong xanh và mát mẻ, điều kiện gió lý tưởng. Đám đông khán giả lúc Orville sẵn sàng cất cánh đã lên đến con số hơn 2.600 người. Kỳ vọng lớn lao hơn bao giờ hết.

Một sĩ quan quân đội trẻ tình nguyện và được phân công cùng bay với Orville (giống như hai sĩ quan khác trước đó mà không vấp phải bất kỳ sự phản đối nào của Orville). Tuy nhiên lần này, Orville không thích hoặc không tin tưởng vào người thanh niên này.

Trung úy Thomas Selfridge đến từ thành phố San Francisco, tốt nghiệp trường Quân sự Quốc gia West Point, 26 tuổi, xuất thân từ một gia đình có hai nhà quân sự lỗi lạc cùng tên, ông nội và ông chú hàng cố, cả hai đều là thiếu tướng hải quân. Năm 1870, ông chú Thomas Selfridge là thiếu tướng hải quân được giao nhiệm vụ khảo sát eo đất Trung Mỹ để xác định nơi đào kênh nối Đại Tây Dương với Thái Bình Dương.

Chỉ trong một thời gian ngắn, Trung úy Selfridge đã trở thành một chuyên gia am hiểu và nhiệt tình nhất về hàng không trong quân đội. Anh ta cao ráo, đẹp trai, cá tính và là thành viên của Binh chủng Thông tin và Quản trị Hàng không. Ngoài ra, anh còn là thành viên của Hiệp

hội Thử nghiệm Không gian, viết tắt là AEA, do Alexander Graham Bell thành lập và lãnh đạo, với mục tiêu nghiên cứu các tiến bộ trong việc thiết kế máy bay, và đó chính là điểm gây khó khăn cho Orville. Người thanh niên trẻ này có kiến thức chuyên sâu và một quyết tâm rõ ràng, như Orville đã nói với Wilbur trong một bức thư, ông gần như chắc chắn rằng anh ta là gián điệp do Bell và những người khác trong AEA cử đến. "Tôi không hề tin tưởng anh ta".

"Sau lưng thì Selfridge đang nỗ lực để gây thiệt hại cho con, trong khi ngoài mặt y giả vờ thân thiện một cách tuyệt vời", Orville nói với cha mình. Để một người như vậy ngồi bên cạnh ông trong khi bay thì khó có thể chấp nhận được.

Selfridge nặng 80 kg, nặng hơn bất kỳ người nào mà Orville từng đưa lên máy bay. Tuy nhiên, là một thành viên của Hội đồng Thẩm định, Selfridge có quyền tham dự một chuyến bay, do đó Orville buộc phải đồng ý.

Nhìn vô cùng hạnh phúc, Selfridge đưa áo khoác và mũ của mình cho một người bạn, rồi leo lên ngồi vào vị trí bên cạnh Orville, người đang mặc bộ quần áo màu sẫm quen thuộc, với cổ áo hồ bột, cà vạt đen và đội mũ lưỡi trai Scotland.

Charlie Taylor và Charlie Furnas quay hai cánh quạt để khởi động, đến 5 giờ 14 phút chiều, chiếc máy bay chạy xuống đường băng và cất cánh chậm hơn bình thường, theo nhận xét của những người đứng xem gần đó. Trong 10

đến 15 m đầu, nó hầu như không nhấc mình lên nổi khỏi bãi cỏ trước khi bắt đầu "ì ạch leo" lên không.

Khi đến cuối khu vực biểu diễn, chiếc máy bay ở độ cao khoảng 20 m, kết thúc tốt đẹp vòng bay đầu tiên. Sau đó, nó vòng trở lại ở độ cao 30 m.

"Người ta thấy Trung úy Selfridge rõ ràng đang cố gắng làm một động tác để nói chuyện với Wright", theo tờ *Washington Post*. "Họ thấy đôi môi anh ấy như đang mấp máy, gương mặt hướng về phía người phi công, người mà lúc đó đôi mắt đang nhìn thẳng về phía trước, cơ thể có vẻ căng thẳng và cứng ngắc".

Chiếc máy bay vòng quanh sân 3 lần với vận tốc khoảng 65 km/h. Đến vòng thứ tư, nó bay về hướng Nghĩa trang Arlington, Orville bay chậm lại và tất cả dường như đều ổn.

Đột nhiên, khi máy bay đang ở phía trên "nhà kho chứa máy bay", người ta thấy một vật gì đó khá lớn văng ra. "Đó là mảnh cánh quạt", một sĩ quan quân đội hét lên.

Sau này, Orville mô tả lại rằng ông nghe một âm thanh bất ngờ, "một tiếng đập nhẹ" từ phía sau của máy bay. Liếc nhìn nhanh về phía sau, nhưng không thấy gì khác lạ, ông cho máy bay chậm lại và bắt đầu hạ cánh.

Sau đó, khi đang ở độ cao khoảng 40 m, hai tiếng động lớn phát ra và máy bay "lắc dữ dội". "Orville tắt máy, hy vọng máy bay có thể nương theo sức gió để hạ cánh. Ông

kéo cần lái hết mức cho phép để giữ máy bay thăng bằng nhưng vô hiệu. "Nhanh như chớp, máy bay chúi xuống và đâm thẳng xuống đất".

Người ta nghe thấy Trung úy Selfridge, người ngồi im lặng cho đến lúc này, kêu lên với một giọng yếu ớt: "Ố ồ!"

Những người bên dưới kinh hoàng khi thấy máy bay xoay vòng vòng rồi rơi thẳng xuống "như con chim bị dính đạn khi đang bay", diễn tả theo từ ngữ của Orville.

Nó đâm sầm xuống đất, làm tung lên một đám mây bụi. Gần chục binh lính, phóng viên cùng với Charlie Taylor lao nhanh ra, dẫn đầu là ba kỵ binh trên lưng ngựa.

Orville và Trung úy Selfridge nằm kẹt bên dưới đống máy bay vỡ vụn, người đẫm máu, mặt úp sấp. Orville tỉnh táo nhưng đang rên rỉ vì đau đớn. Selfridge nằm bất động với một vết thương lớn trên trán, khuôn mặt đầy máu. Quang cảnh xung quanh chiếc máy bay vỡ nát trở nên hỗn loạn, các sĩ quan lớn tiếng ra lệnh, xe ô tô bóp còi inh ỏi. Hàng trăm người hiếu kỳ lao về phía trước nhưng bị các kỵ binh chặn lại, một ai đó hét lớn: "Nếu họ không lùi lại, đẩy họ trở lại".

Một số bác sĩ phẫu thuật quân y và một bác sĩ ở New York có mặt trong đám đông đã sơ cứu nhanh cho hai người đàn ông, cho đến khi cáng cứu thương được đem đến để đưa họ vào bệnh viện quân đội ở phía cuối khu vực.

Một phóng viên kể đã nhìn thấy Charlie Taylor cúi xuống nới lỏng cà vạt và cổ áo sơ mi của Orville. Sau đó,

anh lùi lại, dựa vào một góc của chiếc máy bay vỡ nát và khóc nức nở như một đứa trẻ.

Trong đám đông tụ tập bên ngoài bệnh viện khi đêm xuống có Charles Flint và Octave Chanute.

Cho đến quá nửa đêm mới có tin từ bên trong bệnh viện. Orville đang trong tình trạng nguy kịch, một chân gãy, hông bị rách, bốn xương sườn bị gãy, nhưng được tiên lượng là có khả năng qua khỏi. Tuy nhiên Trung úy Selfridge đã qua đời lúc 8 giờ 10 phút tối vì nứt hộp sọ, không hồi tỉnh lại cho đến lúc ra đi. Anh là nạn nhân tử vong đầu tiên trong lịch sử máy bay gắn động cơ. Phát biểu trước Binh chủng Truyền tin, Thiếu tá George Squier ca ngợi Trung úy Selfridge là một sĩ quan ưu tú, người đang có một sự nghiệp rực rỡ.

Nhưng không một ai từng chứng kiến những chuyến bay trước đó có thể nghi ngờ việc con người có thể giải quyết vấn đề điều khiển máy bay trên không. "Nếu ông Wright không bao giờ bay thêm một chuyến nào nữa", Squier nói, "thì chỉ với chuyến bay tuần trước tại Căn cứ Fort Myer đã đảm bảo cho ông một vị trí trong lịch sử là người đàn ông đã cho thế giới thấy con người đã thành công khi chinh phục bầu trời với máy bay gắn động cơ".

Chuyện Theodore Roosevelt lẽ ra đã có thể là người đồng hành bay với Orville trong ngày hôm đó không được ai nhắc lại nữa.

*

Bức điện từ Căn cứ Fort Myer được chuyển đến căn nhà số 7 đường Hawthorn sau khi Katharine trở về từ trường. Giám mục Wright đang ở Indiana tham dự một hội nghị của giáo hội.

Không cần nhiều thời gian suy nghĩ. Cô lập tức gọi cho hiệu trưởng ngôi trường cô đang dạy, trình bày với bà những gì đã xảy ra và xin nghỉ phép với thời hạn không xác định. Sau đó, cô sắp xếp thật nhanh gọn, và vào 10 giờ tối hôm đó đã đáp tàu đi Washington.

Giám mục Wright cũng nhận được tin, nhưng trong cuốn nhật ký của ông không ghi lại sự hốt hoảng hay hoang mang. Nhưng điều đó không quan trọng bởi ông đã xin lỗi hội nghị và quay trở lại Dayton không chút chậm trễ. Ở đó, ông đã viết cho Orville bằng cả trái tim.

> Cha day dứt với nỗi đau mà con đang chịu đựng, và thông cảm với nỗi thất vọng khi lẽ ra đã có thể đạt đến thành công cao nhất trong ngành hàng không mà lại phải gác lại. Nhưng chúng ta đều biết ơn trên vì con đã sống sót, cha vững tin con sẽ phục hồi tuy phải một giai đoạn dài, và tin tưởng vào những thắng lợi của con trong tương lai, cũng như con đã thành công trong quá khứ.

Sau đó, trên cương vị của một người cha, ông khuyên: "Chúng ta sẽ học được nhiều qua hoạn nạn, nghịch cảnh sẽ làm trái tim của chúng ta biết yêu thương hơn".

*

Lúc đó là 8 giờ sáng ngày 18 tháng Chín tại Doanh trại d'Auvours khi Hart Berg đến báo tin cho Wilbur. Thoạt đầu, Wilbur dường như không thể chấp nhận những gì ông đang nghe. Một ngàn người đã có mặt ở khu vực trại. Thời tiết lý tưởng để bay, thị trấn Le Mans đông đúc hơn bao giờ hết với những người mong muốn được chứng kiến ông bay. Nhưng vì muốn tưởng niệm Trung úy Selfridge, Wilbur hoãn tất cả các chuyến bay cho đến tuần sau, sau đó ông đóng cửa nhốt mình trong nhà kho, từ chối mọi cuộc viếng thăm ngoại trừ của Berg và một hoặc hai người bạn thân khác đến an ủi.

"Bây giờ bạn hiểu lý do tại sao tôi luôn cảm thấy rằng tôi nên ở Mỹ với Orville", ông nói, "hai cái đầu luôn tốt hơn một khi cần kiểm tra máy móc".

Còn lại một mình, ông ngồi ôm đầu. Khi một người bạn khác tới – thường là Léon Bollée, Wilbur ngước lên nhìn, đôi mắt đẫm lệ. Nếu có bất kỳ điều gì có thể khiến ông từ bỏ việc nỗ lực tìm kiếm những giải pháp cho ngành hàng không hơn nữa thì chính là một tai nạn như thế này. Sau đó, ông bật dậy và tuyên bố: "Không, chúng tôi đã giải quyết được vấn đề này. Với chúng tôi, bay không phải là một thí nghiệm; nó là một minh chứng".

Những người có mặt đều thấy ông tự dằn vặt mình. Ông yêu cầu được biết chi tiết hơn về vụ tai nạn, nhưng không có. Ông đã mua một chiếc xe đạp từ khi đến Doanh trại d'Auvours, và bây giờ ông đạp xe 12 km đến Le Mans

với hy vọng nghe ngóng thêm được tin từ Căn cứ Fort Myer. Người ta thấy ông đi tới đi lui đăm chiêu trước hiên Khách sạn Hôtel du Dauphin. Ông cảm thấy tội lỗi "trong chuyện này", như ông chia sẻ với phóng viên tờ *Paris Herald* khi họ tiếp cận ông. "Tôi cảm thấy có ít nhiều trách nhiệm trước cái chết của Selfridge đáng thương, nhưng tôi không thể lý giải cho vụ tai nạn".

> Tất nhiên, khi làm việc với máy bay, hoặc với bất kỳ chi tiết nào có liên quan đến động cơ, luôn có khả năng nó sẽ bị hỏng, nhưng chúng tôi tưởng rằng chúng tôi đã loại bỏ tất cả nguy hiểm...
>
> Điều đáng lo ngại nhất là cha tôi, ông đã gần 80 tuổi, sẽ rất nặng lòng với chuyện này. Ông luôn lo lắng về các chuyến bay thử nghiệm của chúng tôi, nhưng cho đến nay ông chưa bao giờ chỉ ra được những lý do rõ ràng.

Khi đêm xuống, Wilbur đạp xe trở lại Doanh trại d'Auvours. Trong một bức thư gửi cho Katharine ngày hôm sau, ông nói với cô rằng ông không thể ngừng tự dằn vặt mình bởi nếu ông ở với Orville thì tai nạn sẽ không bao giờ xảy ra. "Anh không có ý nói rằng Orville không đủ khả năng để làm việc một mình, nhưng anh nhận ra rằng cậu ấy bị bao quanh bởi hàng ngàn người hiếu kỳ với những cảm tình nồng nhiệt nhất trên thế giới, điều đó sẽ khiến cậu ấy bị hao tổn thời gian, cạn kiệt sức lực, và không có đủ thời gian nghỉ ngơi cần thiết.

> Nếu anh đã ở đó, anh có thể trò chuyện với những người hâm mộ trong khi cậu ấy làm việc hoặc để cậu ấy

> tiếp họ trong khi anh làm việc... Nhiều người nghĩ anh thật lẩm cẩm khi không để những người phụ việc làm những việc ít quan trọng cho máy bay. Họ nói anh việc gì phải bò dưới gầm động cơ trong khi những người khác cũng có khả năng làm việc đó tốt như anh. Anh làm như vậy một phần vì nó giúp cho anh có cơ hội để xem xét liệu có bất cứ bộ phận liên quan nào bị hỏng hóc hay không.

Sợ rằng cha mình quá lo lắng về tình trạng của Orville, ông đã viết ở cuối thư rằng ông tin mọi việc sẽ lại tốt đẹp, ông chắc chắn như vậy.

Cùng ngày hôm đó tại thành phố Dayton, ngày 19 tháng Chín, Giám mục Wright đã viết thư trấn an Wilbur, từ bàn làm việc của mình trên tầng hai, cũng trên tinh thần như vậy.

> Thật buồn khi Orville bị thương và cảm thấy bực bội khi phải trì hoãn những chuyến bay đang thành công của nó. Đáng buồn là Trung úy Selfridge đã không qua khỏi. Cha đau lòng vì cái chết của anh ta. Nhưng, phát minh của các con đã thực sự thành công. Những ngày tươi sáng sẽ đến với các con.

Thứ Hai ngày 21 tháng Chín, tại Doanh trại d'Auvours, Wilbur lấy lại quyết tâm "đối đầu trực tiếp với vấn đề", như ông thường nói. Trước 10.000 khán giả, ông đã bay 1 giờ 31 phút và 25 giây, với quãng đường bay 65 km, phá vỡ kỷ lục thế giới.

Trong đám đông khán giả hôm đó có Đại sứ Mỹ tại Pháp, Henry White, được kể lại là người vui mừng nhất trong đám đông, đã "quên bẵng phong cách ngoại giao bình thường của mình", chạy ào ra và là người đầu tiên bắt tay Wilbur.

III.

Katharine đến Thủ đô Washington vào sáng sớm ngày 18 tháng Chín, cô thấy Charles Flint cùng hai sĩ quan quân đội đang đợi ở nhà ga. Ngay lập tức, họ đưa cô đến Căn cứ Fort Myer trên chiếc xe có gắn biển số quân đội. Tại bệnh viện, cô được các bác sĩ phẫu thuật quân y trẻ tiếp đón, đưa ngay vào phòng Orville.

"Em thấy Orville bị thương khá nặng", cô viết trong một bức thư gửi Lorin. Khuôn mặt anh ấy bị nhiều vết cứa, một miếng gạc to đắp trên mắt trái. Anh đau nhức toàn thân và không chịu nổi mỗi khi ai đó đụng vào. Chân của anh không bó bột như cô tưởng, mà "như bọc trong cái khung" và được treo lên trần nhà bằng một sợi dây, cô viết cho Wilbur.

"Khi em bước vào, cầm anh ấy run lên và nước mắt trào ra, nhưng anh đã cố trấn tĩnh lại. Cú chấn động dĩ nhiên khiến anh ấy yếu đi nhiều". Suốt buổi, ông tỏ vẻ bấn loạn cùng cực, dễ nổi xung. "Em nghĩ những đau đớn ở chân đã khiến anh ấy như vậy. Em lau rửa bên mặt không bị băng, ngực và vai cho anh ấy. Điều đó giúp anh dịu lại phần

nào". Cô quý mến các bác sĩ và nam y tá trực ở bệnh viện. Cô cũng vui mừng vì căn phòng đầy hoa và còn có một giỏ trái cây lớn. Một chồng điện tín trên chiếc bàn nhỏ kê cạnh giường, trong đó có một bức viết: "Cả ngàn học sinh và giáo viên của trường Trung học Steele rất tự hào, thành thật chia buồn và động viên".

"Em sẽ đọc và trả lời các bức điện tín", cô nói. "Có một bàn nhỏ trong phòng, và em có thể ngồi đó viết. Thi thoảng, em có thể đọc cho anh ấy nghe".

Cô sẽ ở lại bao lâu thì không thể nói trước được. Tuy anh trai không bị nguy hiểm đến tính mạng, như cô nhấn mạnh, nhưng cô chắc chắn rằng sẽ phải mất nhiều tuần thì anh mới có thể đi lại được.

Lúc đầu, cô sống với ông bà Shearer, bà con của một người bạn ở thành phố Dayton. Để có thể đến được bệnh viện từ nhà của họ ở Washington, cô phải chuyển ba lần tàu điện, và mất trọn vẹn một giờ. Tuy nhiên, cô đã ở bên giường của Orville hằng ngày. Có những đêm quá mệt mỏi để đón xe về, cô đành ngủ lại bệnh viện.

Diễn biến bệnh tình của Orville không ổn định. "Đêm qua và sáng nay, tình trạng của anh ấy khá xấu", cô viết cho cha mình. Chân anh bị gãy ở hai chỗ, cô giải thích, nhưng các vết gãy "không nham nhở và ở vị trí thuận lợi" trên xương đùi của chân trái. Các bác sĩ đã nỗ lực hết sức để chân không bị co ngắn lại và dường như họ đã thành công.

Những cái xương sườn bị gãy buộc các bác sĩ phải băng bó anh ấy thật chặt, điều này khiến anh ấy khó thở.

"Đêm nay con ở lại cả đêm với anh ấy. Ngày hôm nay, sau khi con đến, anh đã bình tĩnh lại và dễ chịu hơn nhiều nên con quyết định ở qua đêm. Bây giờ là 11 giờ, anh đã ngủ gần một tiếng. Đêm qua, thuốc an thần codeine không có tác dụng. Tối nay thì có".

Bức thư của cô được viết ngày 21 tháng Chín, cùng ngày Wilbur phá kỷ lục chuyến bay tại Doanh trại d'Auvours.

> Will chắc chắn đã lấy lại tinh thần [cô viết, biết cha cô cũng có cùng ý nghĩ]. 1 giờ, 31 phút, 25 giây! Tất cả các phóng viên đã điện thoại đến bệnh viện để báo cho con biết. Orville đã cố nở một nụ cười. Tin đó rất hữu ích cho anh ấy.

"Bây giờ là nửa đêm và con rất mệt", cuối thư cô viết thêm. "Orville vẫn đang ngủ. Cô y tá trực đêm đã đi lấy một chiếc bánh mì kẹp và một tách trà cho con".

Trong khi đó, Hội đồng Hàng không của quân đội đã bắt đầu một cuộc điều tra chính thức để xác định nguyên nhân vụ tai nạn. "Orville nghĩ rằng cánh quạt bị móc vào một trong các dây nối từ đuôi đến phần chính của máy", Katharine viết. "Điều đó tạo ra cú giật trên cánh máy bay và làm hỏng máy".

Cuối cùng, nhận định của Orville đã được chứng thực. Một trong những cánh quạt bên phải đã bị nứt; cánh quạt

bắt đầu rung mạnh; sự rung động làm đứt một sợi dây chằng khiến nó cuốn vào động cơ, làm một cánh bị gãy và văng ra trên không. Bởi đó là sợi dây dùng để giữ đuôi lái phía sau, nên máy bay đã mất phương hướng và mất kiểm soát.

Cho đến thời điểm đó, cả hai anh em nhà Wright đã trải qua nhiều cuộc chạm trán với tử thần. Wilbur cùng máy bay đã lao xuống đất hai lần và bị chấn thương nhẹ, Orville bốn lần, hai lần tại Kitty Hawk và hai lần tại cánh đồng Huffman. Nhưng, như Wilbur viết cho cha họ, đây là "lần duy nhất mà động cơ bị hỏng trong khi đang bay trong suốt 9 năm". Trước đó, chưa ai trong hai anh em từng "đâm chúi mũi" xuống đất ở độ cao 22 m.

Riêng đối với Katharine, một trong những thành viên trong gia đình đã có mặt bên cạnh Orville và chứng kiến tình trạng thương tích của anh, cũng phải công nhận việc anh sống sót đúng là một phép lạ.

*

Charlie Taylor và Charlie Furnas – "Cặp đôi Charlies" – như người ta gọi họ tại Căn cứ Fort Myer, đến bệnh viện đưa cho Orville xem mảnh vỡ của cánh quạt. Họ đảm bảo với ông, những phần vỡ vụn của máy bay đã được cất an toàn trong nhà kho với cửa sổ, cửa ra vào chốt chết lại bằng đinh và có người canh gác. Phần động cơ và các bộ phận không hư hại sẽ được đóng thùng gửi về nhà. Khi thực hiện xong điều này, họ cũng sẽ lên đường đi về luôn.

Vào ngày 23 tháng Chín, Alexander Graham Bell và hai thành viên trong Hiệp hội Thử nghiệm Hàng không đến bệnh viện để thăm Orville, nhưng được thông báo là ông chưa đủ khỏe để tiếp khách đến thăm. Sau đó, họ băng qua sân vận động diễu hành hướng về phía Nghĩa trang Arlington để viếng thăm linh cữu Trung úy Selfridge đang quàn tại đó. Trên đường đi, họ dừng lại tại nhà kho. Charlie Taylor tuy vẫn còn ở lại lo đóng thùng các mảnh máy bay để gửi về Dayton, đã đi ăn trưa, chỉ còn một nhân viên bảo vệ, người này đã để các ông khách vào kho hàng, nơi các thùng hàng vẫn còn mở. Bell lấy thước từ túi áo và đo chiều rộng cánh máy bay.

Mãi đến tuần sau, chuyện này mới đến tai Katharine và Orville, nó khiến họ vô cùng khó chịu. Katharine hỏi ý kiến của Octave Chanute về vụ này. Sau khi nói chuyện với người lính gác chứng kiến vụ việc, Chanute cho rằng đó không phải là việc cần quan tâm. Khi Charlie Taylor trở lại Dayton và kể với Giám mục Wright về những gì đã xảy ra, trong một bức thư ngài Giám mục gửi cho Katharine, ông nói việc làm đó của Bell là "rất manh động", nhưng "chỉ là một chuyện nhỏ". Sau vụ việc đó, không có chuyện gì xảy ra nữa, đến nay cũng không ai rõ chính xác ý định của Bell là gì.

*

Mọi người ở bệnh viện vẫn thân thiện và giúp đỡ Katharine rất nhiều, tuy bệnh viện quân đội không đạt tiêu chuẩn, nhưng không một bệnh viện nào cho phép cô ở lại mà

không có bất kỳ hạn chế nào như vậy. Các bác sĩ và y tá thật "tuyệt vời". Nhưng khi biết các y tá trực đêm chỉ thăm và kiểm tra tình trạng của Orville nửa giờ một lần và anh mình phải nằm ở tầng dưới, cô cảm thấy mình phải ở bên cạnh anh. Cô ở lại cả ngày lẫn đêm, điều đó làm Orville rất vui. Thường thì ông hay mê sảng vào ban đêm và không thể ở một mình.

Sự căng thẳng làm Katharine kiệt quệ. "Anh ấy đau đớn nhiều... và em mệt chết được đến độ không thể cầm nổi cây bút", cô viết cho Wilbur giải thích lý do tại sao ông nhận được ít tin tức từ cô. Cô ngăn không cho đám phóng viên gặp Orville và tiếp những vị khách đến thăm mà không được cho vào. Cô tiếp tục trả lời thư từ, điện tín, cô đại diện cho Orville tại lễ mai táng Trung úy Selfridge ở nghĩa trang Arlington, buổi tang lễ đầy đủ nghi thức danh dự của quân đội.

Vai trò cô được ghi nhận và đánh giá cao. Một số báo chí đã mô tả cô như một y tá. "Em gái của bạn đã hết sức tận tụy", Octave Chanute viết cho Wilbur. Đặc biệt nhất là Orville đã nói với cô rằng ông sẽ không bao giờ có thể vượt qua các thử thách nếu không nhờ cô.

Một số người khác thể hiện sự đồng cảm và tôn trọng của họ theo cách riêng. Alexander Graham Bell lái xe đưa cô đi một vòng thăm thành phố cùng với Octave Chanute, sau khi họ ăn tối tại nhà của Bell trên đường 33 ở Washington. Đó là lần duy nhất cô đến một nơi khác ngoài bệnh viện, cô nói với cha.

Cô nhớ nhà kinh khủng và lo lắng vì không có thu nhập. "Đã tiêu mất 82,5 đô-la rồi", cô báo với Wilbur vào ngày 2 tháng Mười, biết rằng vẫn còn trường kỳ mới có thể trở về Dayton. Tình trạng của Orville dường như đã có những tiến triển tốt, nhưng vẫn còn lâu mới có thể về nhà. Đêm ngày 3 tháng Mười, thân nhiệt của ông lên đến 38 độ mà không rõ nguyên nhân.

Orville mới 37 tuổi, nhưng hiện tại trông ông già hơn nhiều. Cơ hội để ông có thể bay lại, hoặc ông có định bay lại hay không, tuy còn xa vời nhưng không hẳn là không thể.

Thư từ nhà và từ Le Mans đã động viên họ rất nhiều. Trong phần tái bút của một bức thư, Wilbur khiến cô và Orville phấn khích cao độ. "Anh đã chở Bollée (108 kg) bay vài vòng quanh khu vực biểu diễn", ông viết. "Việc này khiến mọi người ngạc nhiên hơn bất cứ điều gì anh đã làm".

"Chúng em chỉ mong có thể về nhà trong nháy mắt", Katharine viết cho ông. Cô đã nghĩ đến việc về nhà chừng một tuần hay lâu hơn để lấy lại sức. Nhưng, sau đó bệnh tình của Orville lại trở chứng làm ông đau và bứt rứt, không thở được. "Con nghĩ, con sẽ phải ở lại cho đến khi có thể đưa anh ấy về nhà", cô viết cho cha vào ngày 17 tháng Mười, một tháng kể từ vụ tai nạn.

Orville tiếp tục có biểu hiện "vui buồn thất thường", các bác sĩ chẩn đoán là do khó tiêu. Vì vậy, cô bắt đầu nấu ăn cho anh trai, nướng thịt bò, nấu súp thịt bò, luộc trứng.

Khi Walter Berry, luật sư người Mỹ ba năm trước đã đến Dayton với phái đoàn Pháp, mời cô đi ăn tối, cô từ chối. Cô đã từ chối gần như tất cả các lời mời, như cô đã giải thích với cha là vì "quá mệt mỏi để có thể tiếp chuyện!"

Vào tuần cuối cùng của tháng Mười, một quyết định được đưa ra là Orville nên chuyển về Dayton, không phải vì ông đã hoàn toàn phục hồi sức khỏe mà vì các bác sĩ hy vọng khi được trở lại trong môi trường quen thuộc, ông sẽ bớt căng thẳng. Ba ngày trước khi ông rời đi, hai y tá đã giúp ông ra khỏi giường để cố gắng đứng trên chiếc nạng, máu dồn nhanh xuống chân trái làm các mạch máu như muốn nổ tung, khiến ông suýt ngất.

Nhưng vào ngày 31 tháng Mười, sau 5 tuần và 5 ngày trong bệnh viện, với sự tháp tùng của Katharine, Orville đã được đưa lên một chuyến tàu tại Nhà ga Union Station ở Washington.

*

Một đám khá đông đứng chờ tại nhà ga thành phố Dayton vào sáng hôm sau, Katharine bước xuống đầu tiên, sau đó Orville xuất hiện trên đôi nạng, trong sự hỗ trợ của hai nhân viên nhà ga. "Nhiều người đến đây để chào đón sự trở về của người đàn ông đã đưa tên tuổi thành phố Dayton ra thế giới văn minh" như đã đăng trên tờ *Dayton Journal*. Nhưng, thay vì hò reo, là không khí trầm lắng và những lời cảm thương thì thầm trước vẻ tiều tụy của người anh hùng. Không ai được phép nói chuyện với ông, ngoại

trừ các thành viên trong gia đình. Bệnh tình của ông vẫn rất nặng, như Katharine giải thích.

Anh trai Lorin đến nhà ga để đón họ và đứng chờ với một chiếc xe ngựa. Những nhồi xóc trên chuyến tàu đã khiến Orville đau nhức nên kế hoạch tiếp tục di chuyển trên một chiếc xe ngựa bị bác bỏ. Vì vậy, ông được ngồi xe lăn và đẩy chầm chậm qua 12 khu phố đến đường Hawthorn.

Giám mục Wright ở nhà để chào đón họ, Carrie Kayler (đã kết hôn và giờ đây là bà Carrie Grumbach) cũng có mặt để chuẩn bị bữa tối. Tinh thần của Orville "tốt hơn bao giờ hết", ngài Giám mục ghi lại trong đêm đó, "sức khỏe của nó sẽ hồi phục như dự đoán". Một chiếc giường đã được kê trong phòng khách phía trước để ông nghỉ ngơi. Còn về phần Katharine, cô than "mệt muốn chết".

*

Trong những ngày tiếp theo, Orville vẫn cần "được quan tâm chăm sóc kỹ", như Katharine ghi nhận, nhưng đã có thể "hoạt động lại", có thể thức giấc lâu hơn, có khi hàng giờ. Một bác sĩ phẫu thuật trong thành phố đã khám chân trái cho ông và nói nó bị rút ngắn khoảng 2,5 cm chứ không phải khoảng 0,3 cm như ông đã được thông báo tại bệnh viện ở Căn cứ Fort Myer. Nhưng với một miếng đệm lót giày thích hợp thì việc này cũng không có gì nghiêm trọng.

Hàng xóm và bạn học cũ kéo đến thăm Orville. Vào

trung tuần tháng Mười một, Charlie Taylor đã đẩy ông trên xe lăn đến cửa hàng trên đường West Third, nơi động cơ chiếc Flyer từ Căn cứ Fort Myer đang được đưa ra khỏi thùng đóng hàng để kiểm tra.

"Em thấy có cả đống việc dồn lại phải xử lý", Orville nói với Wilbur vào ngày 14 tháng Mười một, trong bức thư đầu tiên ông viết từ sau vụ tai nạn.

Việc được về nhà và làm một chút công việc đã mang lại kết quả chính xác như những gì các bác sĩ hy vọng. Sức khỏe và thần sắc của ông tiến triển thấy rõ, ngay cả với việc đi lại trên nạng của ông, cho nên đến cuối tháng Mười hai, ông và Katharine thông báo họ sẽ lên đường đi Pháp bằng đường thủy để gặp Wilbur. Ông ấy nói sự có mặt của họ là cần thiết.

10

MỘT THỜI KHÓ QUÊN

"Mỗi khi chúng tôi ra đường, mọi người dừng lại và nhìn chăm chăm".

— KATHARINE WRIGHT —

I.

Wilbur chưa từng có được một ngày trọn vẹn cho riêng mình trong thời gian tại Le Mans. Kể từ sau vụ tai nạn của Orville, ông đã trở thành một hiện tượng. Ngoài Benjamin Franklin, chưa có bất kỳ người Mỹ nào chinh phục được người Pháp như ông. Như đặc phái viên của tờ *Washington Post* tại Paris viết, điều này không chỉ bởi những thành tích hiển hách của ông trên không mà còn do cá tính mạnh mẽ của ông. Ông được xem là hiện thân của một tinh thần "vững như núi Plymouth" mà những sinh viên Pháp tại Mỹ, từ thời của Alexis de Tocqueville[1] đã gắn cho "lòng

1. Nhà ngoại giao Pháp tại Mỹ đã có những nhận xét sâu sắc về bản chất của người Mỹ. (ND)

can đảm, tính kiên trì bất khuất là đặc trưng của người Mỹ trong mọi lĩnh vực hoạt động".

Dân chúng từ khắp mọi nơi đổ về Le Mans bằng tàu hỏa và ô tô. "Mỗi ngày đều có một đám đông khán giả, không chỉ có người Pháp mà người dân ở khắp châu Âu cũng kéo đến". Wilbur thông báo cho Orville biết.

Trong thời gian sáu tháng Wilbur biểu diễn bay tại Le Mans, đã có hơn 200.000 người đến xem. Già trẻ, lớn bé, trai gái ai ai cũng háo hức và phấn khích muốn được tận mắt chứng kiến sự kỳ diệu của nước Mỹ, hay mong được bắt tay, thậm chí có cơ hội được chụp ảnh với ông. Nhiều nhân vật nổi tiếng bày tỏ mong muốn được bay cùng ông.

Đầu tiên là ông bạn béo lùn Léon Bollée, tiếp theo là Hart Berg, và sau nữa là Edith, vợ của Berg, bà trở thành người phụ nữ Mỹ đầu tiên đi máy bay. Để tránh phải xấu hổ khi chiếc váy dài có thể bị gió tốc lên, bà buộc gấu váy vào hai cổ chân bằng một sợi dây. Lúc máy bay hạ cánh, bà cho biết mình không hề cảm thấy căng thẳng hoặc "có chút sợ hãi nào". Sự ngưỡng mộ của bà dành cho "ông Wright" đã tăng lên gấp 10 lần khi chứng kiến ông hoàn toàn làm chủ máy bay của mình. Bà cho biết sẽ sẵn sàng tháp tùng ông bay qua eo biển Anh.

Bức ảnh chụp bà Berg ngồi bên cạnh Wilbur Wright trên chiếc Flyer, gương mặt rạng rỡ trước khi cất cánh, đã

trở thành hình bìa cho các tạp chí. Nhà thiết kế thời trang Paul Poiret nổi tiếng ở Paris đã nhanh chóng nhận ra một phong cách thời trang trong hình ảnh sợi dây cột phía trên mắt cá, liền thiết kế ngay chiếc váy dài ôm bắp chân. Nó nhanh chóng trở thành một trào lưu thời trang.

Arnold Fordyce, người dẫn đầu phái đoàn Pháp đến Dayton vào năm 1906, bay một chuyến kéo dài cả giờ với Wilbur. Và, riêng với Chỉ huy trưởng Không quân Pháp, một vị Đại tá dòng họ Boutioux, Wilbur đã bay nhiều vòng chỉ cách mặt đất 45 cm, làm mọi người kinh ngạc.

Một hành khách khác, cũng ngạc nhiên như Edith Berg về sự "ổn định" của toàn bộ chuyến bay trên không. Dường như Wilbur và ông đang "chuyển động dọc theo một tuyến đường sắt trên cao", là nhận xét của một sĩ quan người Anh đam mê lĩnh vực hàng không, Thiếu tá Baden Fletcher Smyth Baden-Powell, anh trai của người sáng lập phong trào hướng đạo sinh nam. Ông đã ngạc nhiên ngay cả với tiếng ồn.

> Ông Wright, hai tay nắm cần lái, theo dõi từng chuyển động của máy bay, nhưng với sự nhẹ nhàng, thoải mái... Trong suốt thời gian bay, tiếng động cơ cánh quạt nổ lớn đến nỗi sau chuyến bay, tai tôi gần như điếc.

Một phóng viên tờ *Paris Herald* được bay một lượt, tiếp theo là phóng viên từ tờ *Le Figaro*, sau đó là một số quan chức Nga. "Thái độ nhiệt thành của người đàn ông

mà họ từng thích thú đánh giá là một người sống khép kín, dường như không biết mệt mỏi". Phóng viên tờ *Le Figaro* viết. Rõ ràng Wilbur đã có một thời gian vui vẻ.

"Nữ hoàng Margherita của Italy có mặt trong đám đông ngày hôm qua", ông viết vào ngày 9 tháng Mười. "Ông đã cho tôi chứng kiến một cảnh tượng đáng kinh ngạc nhất từ trước đến nay", bà nói với ông. "Những thành viên hoàng gia và đám triệu phú bu như bọ chét quanh chiếc Flyer"– ông đế thêm, biết Katharine rất thích nghe loại tin đó.

Việc phụ nữ thấy ông ngày càng hấp dẫn thì đã quá rõ ràng. Một người đẹp lôi cuốn ở Paris, vợ của một chính trị gia nổi tiếng, đã tâm sự dài dòng và phát biểu một cách phóng khoáng với một phóng viên về vấn đề này, với điều kiện tên của cô không được tiết lộ.

Ấn tượng đầu tiên của cô về ông không mấy thiện cảm, cô thừa nhận. "Ông Wright xuất hiện với gương mặt quá thô và gồ ghề. Ông có biểu hiện của một người đàn ông cực kỳ nghiêm khắc.

> Nhưng khi ông lên tiếng, vẻ lạnh lùng nghiêm khắc đã biến mất. Giọng ông ấm áp, truyền cảm đầy rung động. Đôi mắt thông minh trong sáng của ông toát ra sự quyến rũ và tinh tế... Ông thẳng thắn nhìn vào mắt người ông đang tiếp chuyện, cánh tay gân guốc như thể hiện bản tính cương quyết, mạnh mẽ của mình...

Ông ta để lại cho tôi ấn tượng rằng ông chính là người đàn ông phi thường nhất mà tôi từng gặp".

Sau khi hoàn thành số lần bay thử nghiệm theo yêu cầu của nghiệp đoàn Pháp, Wilbur bắt đầu huấn luyện ba phi công Pháp đầu tiên. Điều này cũng nằm trong yêu cầu của họ. Bá tước Charles de Lambert có thân hình mảnh khảnh, tóc vàng, gốc quý tộc Nga, 43 tuổi, biết nói tiếng Anh và ngay lập tức gây được thiện cảm với Wilbur. Máy bay được gắn thêm bộ cần lái phụ, ông ta sẽ ngồi bên phải của Wilbur. Về phần mình, Wilbur sẽ ngồi với bàn tay đặt trên cần lái giữa hai đầu gối của mình, sẵn sàng can thiệp khi cần thiết.

Chưa bao giờ Wilbur cảm thấy việc phải thực hiện các chuyến bay hoàn hảo lại quan trọng như lúc này, bởi sau tai nạn của Orville, bất kỳ một sự cố nào xảy ra lúc này cũng sẽ được nhìn nhận ở một phương diện khác. Vì vậy, ông vừa thích thú, vừa cảm thấy áp lực lớn hơn bao giờ hết. Chỉ những khi thoát ra vùng nông thôn trên chiếc xe đạp của mình, ông mới có thể có thời gian cho riêng mình. "Tôi nhớ tiếc thời gian ở Kitty Hawk quá!", ông tâm sự với Octave Chanute.

Để tôn vinh ông, Câu lạc bộ Hàng không Pháp lên kế hoạch tổ chức một bữa tiệc lớn nhất chưa từng thấy, Wilbur sẽ được trao Huân chương Vàng của Câu lạc bộ cùng với một phần thưởng là 5.000 franc (tương đương 1.000 đô-la), ngoài ra còn thêm một Huân chương Vàng

từ Viện Hàn lâm Thể thao. "Đến khi về nhà, chắc em sẽ có một đống đồ trang sức lỉnh kỉnh", ông viết cho anh trai Reuchlin. Nhưng những gì ông trân trọng hơn chính là tình bạn của rất nhiều người ở Le Mans.

Khi ông mới đến vài tháng trước đó, ông không quen biết ai. Hiện nay, ông có thể đếm được vài người bạn thân nhất trong đời ông trong số những người ở đó. Dường như, hầu hết trẻ em trong bán kính hàng chục kilômét sẽ chào đón khi thấy ông đạp xe qua. Chúng lịch sự bỏ mũ ra, mỉm cười nói: "Chúng cháu kính chào ông Wright".

"Chúng thực sự gần như là những người duy nhất ngoài đám bạn thân đã phát âm đúng tên của em", ông nói với Reuchlin. "Mọi người thường phát âm tên em là 'Vreecht' với âm 'r' kéo dài nghe rợn óc. Ở nhiều nơi khác, họ gọi em bằng tên nghe gần như là 'Veelbare'."

*

Bữa tiệc long trọng của Câu lạc bộ Hàng không Pháp đã diễn ra tại Paris vào buổi tối ngày 5 tháng Mười một, năm 1908, trong sảnh đường của Câu lạc bộ Ô tô tại Quảng trường Concorde. Theo báo chí, căn phòng đại sảnh "rực sáng ánh đèn" được trang trí đầy hoa và cây cảnh. 250 thực khách, hầu hết đều mặc lễ phục, ngoài các nhân vật danh tiếng trong ngành hàng không Pháp như Léon Delagrange, Louis Blériot, Alberto Santos-Dumont, Ernest Archdeacon, còn có Léon Bollée, Hart Berg và Bá

tước Charles de Lambert. Nổi bật nhất là kỹ sư xây dựng vĩ đại, Gustave Eiffel. Trong số ít những phụ nữ tham dự, có bà Edith Berg.

Ban nhạc bắt đầu biểu diễn, trong khi các khách mời xem thực đơn đặt trên các bàn tiệc bày biện xa hoa, gồm các món ăn như thịt giăm bông với rau chân vịt, gà lôi nhồi bánh mì, salad khoai tây Nga và kem dứa.

Tất cả đều diễn ra trọng thể, xứng tầm sự kiện – như một bản tuyên ngôn về niềm tự hào dân tộc và một trải nghiệm đỉnh cao của thời đại; sự công nhận về một bước ngoặt lịch sử hứa hẹn vô tiền khoáng hậu.

Trong buổi lễ trao tặng Huy chương Vàng, Chủ tịch Câu lạc bộ Hàng không, ông M. L. P. Cailletet phát biểu về một làn sóng dư luận đã quét qua Pháp nói riêng và thế giới nói chung kể từ Wilbur Wright bắt đầu hoạt động trình diễn của mình tại Le Mans. Ông nói Wilbur và em trai của ông đã phải chịu đựng nhiều sự chế giễu và hoài nghi trong một thời gian dài, là điều ít được biết đến trong lịch sử nghiên cứu khoa học. Và hôm nay, cuối cùng nước Pháp đã bày tỏ sự và đánh giá cao công lao của họ.

Wilbur nhận được sự cổ vũ nồng nhiệt, Louis Barthou, Bộ trưởng Bộ Công trình Công cộng đọc một "bài diễn văn nồng nhiệt" ca ngợi Wilbur và Orville "với đức tính thẳng thắn, sự thông minh và lòng kiên trì... đã đem đến cho

nhân loại một trong những phát minh xuất sắc nhất của những thiên tài.

> Ông Wright là một người đàn ông chưa bao giờ nản chí, ngay cả khi phải đối mặt với sự hoài nghi của dân chúng. Tên tuổi của hai anh em ông đã đi vào lịch sử loài người như những nhà phát minh thiên tài của nhân loại.

Đèn máy ảnh lóe sáng liên tục, sau đó Wilbur đứng lên từ vị trí danh dự giữa bàn tiệc. Nam tước d'Estournelles de Constant phiên dịch cho Wilbur.

> Anh em chúng tôi vô cùng vinh dự và xin cảm ơn sự tiếp đón thân mật các bạn dành cho tôi trong buổi tiệc tối nay.
>
> Nếu tôi được sinh ra và lớn lên tại đất nước xinh đẹp của các bạn, tôi cũng không thể mong đợi một sự tiếp đón nồng nhiệt hơn mà các bạn vừa dành cho tôi. Khi chưa biết nhau, chúng ta không có niềm tin vào nhau; ngày hôm nay, khi chúng ta đã quen nhau, lại là chuyện khác: Chúng ta tin tưởng nhau và chúng ta là bạn bè. Tôi cảm ơn các bạn về điều này. Trong sự cổ vũ nhiệt tình diễn ra xung quanh tôi, tôi thấy không đơn thuần là chỉ nhằm tôn vinh một người, mà là để tôn vinh một ý tưởng luôn khiến nhân loại say mê. Đôi khi, tôi nghĩ rằng ước muốn bay như loài chim là một hoài bão truyền lại cho chúng ta từ tổ tiên của loài người, từ những chuyến đi đến kiệt sức của họ trên đất rừng hoang vu thời tiền sử, họ ghen tỵ nhìn loài chim bay vút trên không, vượt qua tất cả các

chướng ngại vật trên mặt đất mà không bị giới hạn. Mười năm trước đây, chúng ta gần như hoàn toàn mất hy vọng về việc con người bay trên không trung; ngay cả với những người có niềm tin mãnh liệt nhất cũng đã trở nên hoài nghi; và tôi thú nhận rằng, vào năm 1901, tôi nói với Orville – em trai tôi, rằng con người sẽ không bay được ít nhất là trong 50 năm nữa. Hai năm sau đó, chính chúng tôi đã thực hiện các chuyến bay. Điều này chứng tỏ khả năng tiên đoán của tôi thật yếu kém. Tôi đã bị choáng váng và kể từ đó không còn tin tưởng vào bản thân, đồng thời hạn chế đưa ra những lời dự đoán của mình – như những người bạn của tôi trong giới báo chí đã biết. Nhưng, thực sự không cần thiết phải nhìn vào một tương lai quá xa; những gì chúng ta thấy đã đủ để chắc chắn rằng tương lai sắp đến sẽ tuyệt vời. Chúng ta hãy nhanh chân mở đường cho nhân loại.

Một lần nữa, tôi cảm ơn các bạn từ tận đáy lòng mình, và khi tôi nói cảm ơn các bạn thì xin các bạn hiểu rằng tôi muốn cảm ơn cả nước Pháp.

Khi Wilbur bày tỏ lòng biết ơn của mình với tình bạn ấm áp mà nước Pháp dành cho ông, "vẻ nghiêm túc lạnh lùng thường thấy trên gương mặt của ông đã tan biến" – theo một người nhận xét. "Giọng nói của ông thường ngày rất sắc nét, nhưng hôm nay rung rung xúc động".

Các thành viên của câu lạc bộ và khách mời đồng loạt đứng dậy vỗ tay nhiệt liệt. Ban nhạc chơi bài quốc ca

Mỹ "Lá cờ lấp lánh ánh sao"[1]. Một lúc sau, người ta thấy Wilbur nhẫn nại đứng ký tên trên hơn 200 tờ thực đơn. "Ông ấy cũng ít nhiều biết những phận sự mà các anh hùng của chúng tôi phải làm", một bài trên tạp chí nổi tiếng *L'Aérophile* đã dí dỏm viết.

Trong những tuần tiếp theo, Wilbur trở lại Paris nhiều lần để nhận thêm các giải thưởng và tham dự nhiều bữa tiệc được tổ chức để vinh danh ông. Khi không tham dự các buổi tiệc, người ta thấy ông sải bước một mình trong khu Bois de Boulogne hoặc đi dọc các con đường, nhìn qua khung kính các cửa hàng đồ cổ hoặc đứng âm thầm nghiên cứu kiến trúc của những di tích trong thành phố.

"Mỗi ngày ông ấy nhận được cả tá lời mời", một phóng viên tờ *New York World* viết. Trong số đó, ông chỉ nhận lời vài người, đội mũ và mặc áo khoác rồi đi ra ngoài gặp gỡ họ, những quý ông và quý bà đã chờ hàng giờ với những người hầu gái, ăn mặc thật lộng lẫy để đón tiếp ông trong niềm vinh dự.

> Họ đến bằng xe ngựa tráng lệ với người đánh xe và người hầu mặc áo kết màu vàng[2], ông Wright với một chiếc ô trên vai sẽ đi dưới cơn mưa phùn đến căn nhà

1. Tên gốc: "The Star-Spangled Banner"; Bài hát này chính thức trở thành Quốc ca Mỹ từ năm 1931.

2. Áo khoác nam, dát chỉ màu vàng cho những người đánh xe của giới quý tộc.

nơi bữa tối đang đợi... Ông được là chính mình theo cách ông thấy khoan khoái nhất.

Trong cuộc trò chuyện thân mật với Wilbur vào một buổi tối tại căn hộ của Bergs nằm trên Đại lộ Champs-Elysées, các phóng viên nhận thấy rằng Wilbur vô cùng yêu thích Paris. "Ông ấy có sự đánh giá đầy tinh tế đối vớinhững nét đẹp mà không phải ai cũng nhận ra".

*

Đầu tháng Mười hai khi mùa đông đến, Wilbur nhờ Bá tước Lambert đi miền nam nước Pháp để thăm dò thị trấn nghỉ mát thời thượng – Pau, gần dãy núi Pyrénées, giáp biên giới Tây Ban Nha, xem đó có phải là một địa điểm phù hợp để tiếp tục các cuộc biểu diễn hay không. Đây là nơi Lambert đã lớn lên, một thị trấn có dân số 34.000 người, nổi tiếng với những lâu đài xây từ thế kỷ XIV, những chuyến săn cáo và sân gôn 18 lỗ (đầu tiên trên lục địa), nơi có khí hậu mùa đông thu hút nhất ở châu Âu.

Với triển vọng được đến thăm địa điểm nghỉ dưỡng rất phổ biến của tầng lớp thượng lưu châu Âu, Wilbur hy vọng sẽ giúp ông kéo được Orville và Katharine, đặc biệt là Katharine, đến tham gia cùng ông trong một thời gian dài. Vài tháng ở một nơi như vậy sẽ rất hữu ích cho họ, ông viết cho cô. "Anh biết em yêu 'Old Steele' (ngôi trường nơi cô đang dạy học), nhưng anh nghĩ em sẽ thích nó hơn nếu như em xa nó một thời gian. Bọn anh sẽ cần đến một người

quản lý về các vấn đề ngoại giao và có thể trả lương đủ để làm cho đề nghị này thêm hấp dẫn. Vì vậy, đừng lo lắng về 6 đô-la mỗi ngày mà nhà trường trả cho em".

Nhưng cô cũng sẵn có chủ ý đó. "Anh ấy và em sẽ đến ngay khi chúng em có thể", cô viết cho ông vài ngày sau đó, trước khi bức thư của ông đến Dayton. Cô chỉ cần sắp xếp thỏa đáng cho ngài Giám mục, người vừa bước qua tuổi 80 và không đủ sức khỏe để nghĩ đến một chuyến đi xa như vậy.

Mùa Giáng sinh tại Paris thường là dịp các đồ chơi mới được tung ra thị trường, phổ biến nhất năm nay là một máy bay nhỏ theo mô hình máy bay của Wilbur Wright, cũng đã được đưa tin trên báo, trong đó có cả tờ *Chicago Tribune*.

> Nó là món đồ chơi kỳ diệu, được làm giống đến từng chi tiết nhỏ nhất, có thể cất cánh từ mặt đất, bay một đoạn rồi đáp xuống một cách phi thường. "Ông Wright" ngồi trong máy bay đồ chơi đó trông sống động như thật, tuy hình ảnh người phi công làm giống như một người dân ở Paris hơn là một người Mỹ, nhưng ai cũng biết nó ám chỉ ai, và món đồ chơi này rất đắt hàng.

Tại Le Mans, mặc dù trời ngày càng trở lạnh, Wilbur khoác chiếc áo khoác mô tô da màu đen, thực hành cất cánh không dùng giàn phóng. Ông quyết định tranh Cúp Michelin, một giải thưởng công ty lốp xe Pháp này mới lập

ra, trong đó có quy định máy bay dự thi phải tự cất cánh mà không cần đến các thiết bị phóng.

Vào ngày diễn ra cuộc thi, ngày 31 tháng Mười hai, ngày cuối cùng của năm và cũng là sự kiện lớn cuối cùng của Wilbur tại doanh trại d'Auvours. Mặc dù trời mưa lạnh đến nỗi ông sắp không chịu được, nhưng ông đã lập một kỷ lục đáng kinh ngạc mà chưa ai từng làm được – 2 giờ 20 phút và 23,2 giây với khoảng cách 123 km. Ông đã giành được cúp vô địch.

Ông xin lỗi vì đã bỏ lỡ buổi lễ Giáng sinh ở nhà, ông viết cho cha vào ngày tiếp theo như vậy. "Nhưng con không thể để mất Giải thưởng Michelin, để mất uy tín sẽ nghiêm trọng hơn nhiều so với những mất mát vật chất. Nếu con đi xa, các đối thủ khác sẽ cố gắng phá vỡ bất kỳ kỷ lục nào của con. Con phải làm cho họ biết rằng con sẵn sàng đánh bại bất cứ điều gì họ mong ước làm được, khiến họ nản chí".

Sau khi vừa hạ cánh, ông chuẩn bị để bay lên một lần nữa, bất chấp trời vẫn còn lạnh và mưa, lần này chở theo Bộ trưởng Công trình Công cộng, ông Louis Barthou. "Ông ta thông báo với con, Chính phủ Pháp đã quyết định trao Bắc Đẩu Bội tinh cho cả Orville và con".

II.

Đối với nhiều du khách, thậm chí cả những du khách đi lại thường xuyên, viễn cảnh vượt qua Đại Tây Dương

vào giữa mùa đông sẽ kiếm chân họ lại, và họ thà ung dung sung sướng ngồi nhà còn hơn. Nhưng Katharine Wright, người chưa bao giờ nhìn thấy biển, chưa một lần đặt chân lên một con tàu viễn dương, dường như đã không chút e ngại hay do dự với bất cứ điều gì. Ngày 5 tháng Một năm 1909, tại New York, cô và Orville lên du thuyền Kaiser Wilhelm der Grosse của Đức. Orville bước cà nhắc bên cô lên cầu ván của con tàu đi Pháp. Lâu nay, cô bị giới hạn bởi công việc và trách nhiệm gia đình, bây giờ, ở tuổi 34, mới có một chuyến du lịch xa mà cô nghĩ chỉ có thể xảy ra trong mơ, không thể tưởng tượng được một ngày nào đó nó lại trở thành hiện thực.

Việc đầu tiên cô làm là đến các cửa hàng quần áo ở Dayton vào đầu tháng để chọn quần áo du lịch và mũ. Cuối cùng, cô xếp vào va ly hai chiếc đầm dạ hội thật đẹp, một cái màu hồng và cái kia màu đen. Khi bạn bè và các phóng viên hỏi về mục đích của chuyến đi, cô và Orville sẽ nói là "để đoàn tụ gia đình". Trong khi họ vắng mặt, Giám mục Wright sẽ được Carrie Grumbach chăm sóc. Carrie cùng chồng và con đã chuyển đến ở với ông tại số 7 đường Hawthorn. Trách nhiệm chính của Katharine sẽ là chăm sóc Orville; ông đã có thể chống gậy đi thay vì dùng nạng, nhưng vẫn còn bước khập khiễng và cần có người hỗ trợ để ông không bị ngã. Ngoại trừ một ngày biển động, ngoài ra thì chuyến đi diễn ra suôn sẻ. Tuy vậy, Orville cũng gặp khó khăn khi đi lại trên boong tàu.

Họ đi du lịch với vé hạng nhất, tận hưởng các dịch vụ cao cấp và "những người khách thú vị", như Katharine khoe với cha, đúng như những điều cô mơ ước.

Họ cập cảng Cherbourg vào buổi chiều ngày 11 tháng Một, sau đó lên tàu đi Paris, để buổi sáng hôm sau thấy Wilbur đang đứng đợi ở nhà ga chào đón họ – "trong chiếc mũ dạ và bộ lễ phục buổi tối" – không hơn không kém, như Katharine ghi lại. Ông đã đến từ thị trấn Pau với Bergs và Arnold Fordyce. Arnold tặng Katharine một bó hồng American Beauty[1] (Vẻ đẹp của nước Mỹ), trong có cắm lá cờ Mỹ.

Cả nhóm đến khách sạn Myerbeer trên Đại lộ Champs-Elysées, gần căn hộ của Bergs. Sau khi Berg và Arnold tạm biệt, ba anh em nhà Wright thức trò chuyện cho đến 3 giờ sáng.

Ngày hôm sau, hai anh em đi ăn trưa với André Michelin, nhà sản xuất lốp ô tô, người đã trao tặng Wilbur 4.000 đô-la phần thưởng đi kèm với chiếc Cúp Michelin. Trong khi đó, Katharine đi mua sắm với Edith Berg, "một người phụ nữ xinh đẹp và rất sành điệu", như Katharine viết cho ngài Giám mục ngay trong đêm đó. "Cô ấy sẽ xuống thị trấn Pau với con, và điều đó làm cho chuyến đi dễ

1. Giống hồng lai được George Valentine Nash du nhập vào Hoa Kỳ năm 1875. Năm 1886, nó được Bancroft và Field Bros quảng bá với tên gọi "American Beauty".

chịu hơn. Cô ấy sẽ lấy ô tô chở con đi tham quan các nơi". Wilbur cùng Hart Berg đã lên đường đi Pau, cô và Orville sẽ đi theo ngay sau đó.

Orville nhờ cô chuyển lời tới ngài Giám mục rằng, hiện nay, với số tiền do Nghiệp đoàn Pháp thanh toán, cộng với tiền thưởng, giải thưởng tiền mặt, Wilbur và ông đã có 35.000 đô-la trong các ngân hàng ở Paris.

*

Orville và Katharine đáp chuyến tàu đêm rời Paris đi Pau, 300 km về phía nam, vào tối thứ Sáu ngày 15. Trên đường đi, vào khoảng bảy giờ sáng, tàu của họ đâm thẳng vào một tàu chở hàng khác, làm hai hành khách tử vong và dăm bảy người khác bị thương nặng. Cô và Orville "thậm chí không bị trầy xước", Katharine bảo đảm với cha. "Chúng con đã ở ngăn "hạng nhất", nếu có sự cố, thì chỉ một người bị ngã xuống giường là cùng". Thực tế, Orville tuy không bị thương nhưng thân thể bị đau nhức vì những chấn động.

Sau năm giờ chậm trễ, họ đến thị trấn Pau buổi chiều hôm sau, nhận phòng ở khách sạn lớn Grand Hôtel Gassion, bên cạnh quê hương của vị vua nổi tiếng nhất nước Pháp, Henry đệ Tứ.

Khách sạn đồ sộ này được xây sát một dốc đứng nhìn ra khung cảnh hùng vĩ của thung lũng xanh mướt bên dưới và đỉnh núi Pyrénées ở độ cao 3.000 m, tuyết phủ

trắng xóa, từ đây có thể nhìn ra đường chân trời cách 50 km về hướng nam. Một con đường đi dạo dài gần 2 km lượn theo bờ vực làm tăng thêm vẻ đẹp cho cảnh quan. Chưa bao giờ trong đời hai anh em Katharine được thấy cảnh núi non hùng vĩ như vậy. "Cảnh vật xung quanh thật đáng yêu", Katharine khó tìm ra từ thích hợp để diễn tả cảm xúc của mình.

Wilbur không ở cùng khách sạn, mà ở tại sân bay Pont-Long, cách thị trấn khoảng 10 km, 20 phút đi ô tô. Ở đây, các thành viên trong ban quản lý thành phố cung cấp cho ông khu nghỉ dưỡng sang trọng, hay ít ra sang trọng theo tiêu chuẩn của ông, với đầy đủ tiện nghi và cả đầu bếp riêng. Người đầu bếp này bị thay sau một thời gian ngắn vì nấu các món ăn quá cầu kỳ, người thứ hai cũng không hợp khẩu vị của ông, đến người thứ ba thì anh ta nắm bắt được khẩu vị của ông người Mỹ này và sau đó dường như mọi chuyện đã diễn ra tốt đẹp.

Trong buổi tiệc tiếp đón dành cho ba anh em nhà Wright do Thị trưởng Thị trấn Pau khoản đãi, 500 khách mời tập trung trong khu vườn Pau tại sảnh đường Cung điện Mùa đông ở đầu phía đông của con đường dạo mát. Bên ngoài hàng rào bao quanh bởi cây cọ và hoa, là hơn một nghìn người hiếu kỳ.

Wilbur vẫn chưa tiến hành bất kỳ chuyến bay "thử nghiệm" nào, nhưng theo tờ *Paris Herald*, thị trấn Pau đã "điên lên vì máy bay".

> Người ta không nói về một đề tài nào khác ngoại trừ về máy bay gắn động cơ, tất cả mọi người đều sắm sửa cho mình những chiếc máy ảnh mới để chụp ảnh máy bay, các họa sĩ bận rộn với các khung vẽ, những con đường lâu nay bị bỏ hoang đang được sửa chữa lại. Giới thượng lưu ở đó mời ba anh em nhà Wright tới dự nhiều buổi lễ đến độ họ không thể tham dự hết.

Vài ngày sau, một bức ảnh chụp Wilbur, Orville và Katharine đang đi dạo tại thị trấn Pau xuất hiện trên trang nhất tờ *Herald*. Cô và hai người anh trai là "tâm điểm thu hút" sự chú ý ở khắp mọi nơi họ đi qua, Katharine viết. Chỉ cách đây một năm, Wilbur và Orville tiến hành công việc thử nghiệm trong bí mật. Hiện nay, họ là đề tài được bàn tán sôi nổi nhất tại châu Âu, và cô đang ở bên họ.

"Mỗi lần chúng tôi ra phố, người dân trên đường dừng lại nhìn chăm chăm vào chúng tôi... Cứ hai phút chúng tôi lại bị chụp hình". Ít nhất, cô cũng không cảm thấy bị làm phiền. "Tờ *Daily Mirror* (Nhật báo Tấm gương) của London có một phóng viên ở đây, họ đã đăng tấm hình tôi và Orv trông thật bảnh bao".

Đầu tháng Hai, thời tiết dần ấm hơn cũng là lúc số lượng các vương tôn công tử kéo đến Paul tăng rõ rệt – như vẫn thường thấy ở Paul: các bá tước và nữ bá tước; các công tước và nữ Công tước; các lãnh chúa và phu nhân của họ, nhiều nhân vật trong số đó là người Anh. Ngoài ra, còn có các thành viên trong Nội các Pháp, tướng lĩnh, chủ báo,

và một số đông triệu phú Mỹ, cùng với một vị nguyên thủ tướng Anh và hai vị vua. Chưa bao giờ trong cuộc đời, ba anh em nhà Wright có dịp hòa mình vào một xã hội thượng lưu như vậy. Tuy nhiên, họ không cảm thấy lạc lõng hay tự ti, trái lại họ thấy mình cũng có cùng phong cách và sự giáo dục gần như tương đồng, họ thấy vui vẻ với những người họ đã gặp gỡ.

Tại một bữa tiệc trưa ở khách sạn mà người đứng ra mời là ông Alfred Harmsworth, hay còn được biết đến là Huân tước Northcliffe – Chủ bút tờ *Daily Mail* London, họ cảm thấy rất hòa hợp với ông dù ông thuộc giới quyền quý xa hoa ngoài tầm với của họ. Tuy ông có đầy đủ tiền bạc, quyền lực và thành công, nhưng ông vẫn háo hức muốn biết về ba anh em nhà Wright, cũng giống như tất cả những người có mặt. Hơn nữa, ông rất quan tâm đến sự phát triển của ngành hàng không và ông yêu thích người Mỹ.

Trong một bữa trưa khác, họ cùng dự tiệc với Joseph Pulitzer, Chủ bút tờ *New York World*, và vợ ông. "Chúng tôi đều rất thích họ", Katharine viết. Cô cũng có những "giây phút hào hứng" trong lúc ăn trưa với Huân tước và Phu nhân Huân tước Balfour.

Arthur Balfour, nguyên Thủ tướng Anh, rất háo hức được tham gia chuẩn bị cho chuyến bay của Wilbur ở Pont-Long. Cùng với Huân tước Northcliffe, ông đã giúp kéo sợi dây thừng nâng quả cân lên cao, đưa nó vào vị trí trên

giản phóng máy bay. Thấy nhà quý tộc Anh hì hục kéo dây, Northcliffe nói với Orville, lúc đó đang đứng gần: "Tôi rất vui khi thấy người đàn ông trẻ tuổi này giúp kéo sợi dây thừng, vì tôi chắc chắn rằng nó là điều hữu ích duy nhất mà anh ta đã từng làm trong cuộc đời của mình".

Katharine hồi hộp và thích thú khi đi thám hiểm núi Pyrénées bằng ô tô với một cặp vợ chồng giàu có người Ireland, cô viết cho cha, biết chắc rằng ông sẽ hài lòng vì cô đã bắt đầu học tiếng Pháp hai giờ mỗi buổi sáng, và với nền tảng ngoại ngữ tiếng Hy Lạp và Latin, cô tiến bộ rất nhanh. Một trong những người giúp cô học nói tiếng Pháp là con trai Thủ tướng Georges Clemenceau. Một người nữa mà cô rất thích là Nữ Bá tước De Lambert, phu nhân của Bá tước De Lamber (học trò của Wilbur).

Cô ít khi phàn nàn. Cô không thích những ngày không có mặt trời, lạnh và ẩm ướt. Edith Berg, người mà lúc đầu cô rất thích khi mới đến Paris, làm cô bực bội khó chịu. Bà ta "thường xuyên độc tài và ích kỷ như bất kỳ ai. Chúng con vui mừng khi bà ta đi khỏi". Tuy nhiên, nhận định qua các bức thư của cô, thì đó chỉ là những lúc mà Katharine bộc lộ bản tính "bà cô khó chịu" của mình trong thời gian ở châu Âu. Và rồi, dù Edith Berg vẫn ở lại, Katharine dường như không còn phàn nàn về bà.

Thêm nhiều nhà báo đến, nhiều bức ảnh được chụp, nhiều bài viết đăng trên các tờ *Le Figaro, Paris Herald,*

London Daily Mail, New York Times, và các tờ báo địa phương ở bang Ohio. Một câu chuyện từ Paris và được đăng bởi hãng Thông tấn Mỹ, tuyên bố một trung úy trong quân đội Pháp đã cáo buộc Wilbur trong một vụ ly hôn. Câu chuyện là một sự bịa đặt hoàn toàn, chẳng có báo nào ở Pháp quan tâm, nhưng ở Dayton, nó đã gây ra sự bẽ bàng. Wilbur viết một bài phủ nhận với lời lẽ tức giận. Gia đình, bạn bè thân thích tại quê nhà nhanh chóng lên tiếng bênh vực ông, nói rằng ông không phải loại đàn ông trăng hoa như thế.

Kể từ khi đến Paris vào tháng Một, Orville đã chia sẻ với các phóng viên về tình trạng thương tật của mình, thật là ngu ngốc nếu ông cố thử bay tiếp. Tại Pau, ông chủ yếu chỉ đứng quan sát, ít nói. Với chiếc mũ nồi bằng nỉ, bộ áo quần thẳng nếp, giày đánh bóng loáng, tay chống gậy, ông trông không khác gì một nhà quý tộc châu Âu.

Cộng tác viên tạp chí *Flyer* (Phi hành gia), H. Massac Buist, rất ngạc nhiên khi nhìn thấy vóc dáng nhỏ nhắn của Orville, và con người thực sự của họ không giống với những gì báo chí mô tả. "Tôi chưa bao giờ nghe thấy họ ăn nói châm biếm, cộc lốc hoặc tỏ vẻ bí mật, hoặc bất cứ điều gì khác mà tôi từng bị thuyết phục rằng đó là đặc tính nổi bật của họ". Nhắc lại một câu nói của Wilbur – "Vâng, nếu nói nhiều tôi sẽ giống như một con vẹt – loài chim nói nhiều nhất và bay ít nhất". Buist viết, trong cả

một ngày thì Wilbur cũng nói nhiều như những người đàn ông khác; sự khác biệt là những câu nói của ông luôn đi vào trọng tâm.

Orville ít nói, thì đã có Katharine; cô nói nhiều và gây hiệu ứng tuyệt vời. Cô đã trở thành một người nổi tiếng vì chính tính cách của riêng mình. Giới báo chí rất thích cô.

"Các bậc thầy của máy bay, hai cư dân thông minh và dũng cảm của Dayton, những người đang làm rung chuyển châu Âu dưới sự chú ý nồng nhiệt của công chúng, đã có bên mình một đồng minh thầm lặng", một bài báo viết. Nhưng cô không còn thầm lặng lâu nữa, đám nhà báo rất thích phong cách người Mỹ miền Trung Tây của cô.

Một số bài báo cũng thổi phồng quá mức. Nào là cô được cho là thiên tài toán học, vượt trội hơn cả những người anh của mình, nào cô là người chi trả trong thời gian họ ở châu Âu. Tuy nhiên, chủ yếu, công chúng hết lòng ghi nhận vai trò "trụ cột" của hai anh trai cô trong những nỗ lực của họ.

> Ai là người đã đem lại niềm hy vọng cho hai anh em khi họ bắt đầu thoái chí, cho rằng việc con người có thể bay là điều không tưởng?... Ai đã giúp Orville hồi phục tinh thần và sức khỏe khi các bác sĩ đã bó tay sau tai nạn chết người trong tháng Chín vừa qua?

Bên cạnh đó, một phóng viên đã viết: "Giống như hầu hết các cô gái Mỹ, cô em gái của hai nhà phi hành rất quyết đoán với quan điểm của mình".

*

Wilbur thực hiện chuyến bay đầu tiên tại thị trấn Pau vào ngày 3 tháng Hai, và từ đó tạo thành một hiện tượng ở Pau. Như hàng tít lớn trên các mặt báo miêu tả, cả thị trấn Pau đã "sôi sục".

Hầu như mỗi ngày, trừ Chủ nhật, một dòng dài các cỗ xe ngựa và ô tô kéo ra trường bay để nhìn hai cánh cửa sơn màu đỏ của nhà kho chứa máy bay chậm rãi mở rộng. Từ bên trong, chiếc Flyer vừa tròn 4 tuổi được đẩy ra, nó mang đầy dấu ấn của thời gian, vải bọc cánh lem bẩn và rách, được vá víu, dập đinh bấm. Wilbur sẽ xem xét nó từ trên xuống dưới bằng sự tỉ mỉ, cẩn thận, với can dầu trong tay, túi phồng lên bởi các sợi dây xích, một tuốc nơ vít, một mỏ cờ lê, căng lại sợi dây này, chỉnh lại cái ốc kia, không bao giờ vội vã. Sau đó, khi đã hài lòng, ông sẽ cất cánh "vút lên không trung, lên xuống, nhào lộn, vững vàng như một cánh chim hải âu, hoạt động theo sự điều khiển hoàn hảo của người phi công". Có lúc chiếc máy bay như treo một vài giây trong các đám mây lơ lửng trôi trên đỉnh Pyrénées phủ tuyết trắng xóa, "tạo nên một cảnh đẹp không lời nào tả xiết".

Một trong số ít các vấn đề phải chấp nhận là mặt đường có nhiều mô đất, có chỗ to như cái mũ quả dưa, khiến việc cất cánh gặp khó khăn hơn. Có người đề nghị nên dùng cuốc san bằng chúng. Đó cũng là những gì Wilbur và Orville đã làm để chuẩn bị cho cuộc thử nghiệm đầu tiên của họ trên cánh đồng Huffman. Nhưng, bây giờ Wilbur cảm thấy không muốn bận tâm tới chuyện đó. "Nếu muốn cất cánh phải làm thay đổi bề mặt Trái Đất", ông trả lời, "thì tốt nhất dẹp luôn việc bay đi cho rồi". Đó là bản lĩnh của một người đàn ông chân chính, theo nhận định của một nhà báo có mặt ở đó. "Ông ấy không bao giờ tìm cách trốn tránh những khó khăn".

Phần lớn thời gian của Wilbur được dành cho việc đào tạo Bá tước De Lambert và một phi công người Pháp khác mà ông đã được yêu cầu, Paul Tissandier. Giống như De Lambert, Tissandier là một quý tộc giàu có, vốn là một tay đua ô tô trước khi chuyển qua ngành hàng không. Học viên thứ ba là một sĩ quan quân đội Pháp, Đại úy Paul N. Lucas-Girardville. Trong số ba học viên, De Lambert là phi công giỏi nhất và là học trò cưng của Wilbur.

Trong các chuyến bay của mình tại Pont-Long, Wilbur đã không cố gắng thiết lập các kỷ lục bay, vì vậy có nhiều người được lên bay với ông, trong đó có cả Katharine. Cô đã bay trước một đám đông lớn vào ngày 15 tháng Hai, khi màn đêm bắt đầu buông xuống. Đó là lần đầu tiên cô bay trên trời.

Trời đã trở lạnh. ("Cái nắng ở miền nam nước Pháp chỉ là một ảo tưởng để dụ dỗ du khách!", cô nói với cha.) Nhưng tất cả đã không còn quan trọng khi cuối cùng Wilbur cũng mời cô bay với ông.

Cô ngạc nhiên đến hạnh phúc bởi máy bay lướt gió một cách êm ái, cô có thể nhìn rõ khuôn mặt của những người đứng bên dưới. Cô nghĩ họ đang bay ở độ cao khoảng 10 m, nhưng sau đó phát hiện ra là 20 m, họ đã bay với tốc độ 67 km/h. Tuy nhiên, cô có cảm giác hoàn toàn yên tâm và quên hẳn cái lạnh. Chuyến bay kéo dài 7 phút. Để thể hiện ông dễ dàng làm chủ máy bay, Wilbur thực hiện một số cú lượn gấp, nhưng vẫn không thấy cô tỏ vẻ hoảng hốt hay sợ hãi.

Sau đó, khi được hỏi liệu cô có cảm thấy mình giống như một con chim khi bay với anh trai, Katharine trả lời: "Tôi không biết chính xác một con chim cảm thấy như thế nào. Chim hót, tôi cho rằng, bởi vì chúng đang vui vẻ. Tôi hát, vì tôi biết tôi thật hạnh phúc. Nhưng giống như các loài chim, tôi đã hát hay nhất sau khi chuyến bay kết thúc".

Cho đến lúc này, Wilbur đã bay với hành khách năm hoặc sáu lần mỗi ngày. Ông hoàn toàn chủ động trong việc chọn hành khách đi cùng, và trong khi người ta nghĩ rằng ông đã đưa ra một giá tiền cho đặc ân hiếm hoi đó, và có nhiều người sẵn sàng trả tiền, và trả thật hậu hĩnh là đằng

khác, nhưng ông không hề nhận tiền. Điều này càng làm cho người ta có ấn tượng tuyệt vời về ông.

Khi một người Mỹ giàu có từ Philadelphia nghe Bá tước Northcliffe nói chỉ có Wilbur quyết định ai sẽ bay với ông, người đàn ông đó trả lời: "Ô, tôi dám cam đoan là mọi việc đều có thể được dàn xếp".

"Tôi muốn có mặt khi ông dàn xếp vụ đó, để xem nó được tiến hành như thế nào", Northcliffe trả lời. Người đàn ông đó đã không được chọn để bay.

Northcliffe sau này nói ông ít gặp những người không bị tác động từ bên ngoài như Wilbur, Orville và Katharine Wright. Ông cũng không cho rằng những sự chú ý rầm rộ của công chúng trước những thành tích phi thường của họ có tác động gì nhiều đến họ.

Katharine hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ của mình trong vai trò đại diện cho ba anh em trong các hoạt động giao tiếp xã hội, tích cực tham gia tất cả các sự kiện cả ngày lẫn đêm, và tận dụng mọi cơ hội để có thể sử dụng tiếng Pháp – thứ ngôn ngữ cô ngày càng tiến bộ. "Bây giờ con nghe, hiểu rất nhiều và nói chuyện khá tốt", cô viết cho cha. Việc hai anh em đã không nỗ lực nắm bắt cơ hội như vậy làm cho ngài Giám mục rất bực mình. "Một năm ở Pháp mà cũng không hiểu và cũng không nói được tiếng Pháp!", ông đã viết cho Wilbur về việc này. Đó là một trong ít lần ông tỏ vẻ chỉ trích về Wilbur.

Ngoài ra, hai anh em cũng phụ thuộc vào Katharine để duy trì liên lạc với cha của họ, và cô đã gửi thư và bưu thiếp vài lần một tuần. Trong thời gian hơn một tháng tại Pau, Orville đã không viết một chữ nào cho ngài Giám mục, trong khi Wilbur cũng chỉ viết có mỗi một lần, vào ngày 1 tháng Ba, để nói rằng ông sắp đi Rome và Orville đã khỏe hơn so với khi mới đến, mặc dù vẫn "chưa hoàn toàn bình phục", và ông, Wilbur, sẽ rất vui mừng khi được về nhà.

Về phần mình, Giám mục Wright giữ liên lạc thường xuyên với họ, cho biết những chuyện đang xảy ra ở nhà, như sức khỏe của ông (tốt), Carrie Grumbach nấu ăn (ngon), các chuyến đi vì công việc nhà thờ, thời tiết, và thực tế là ông "không thấy cô đơn chút nào". Ông có quá nhiều việc phải làm. Ông bắt đầu viết một cuốn tự truyện và đã viết được 14 trang đánh máy. Một vài tuần sau đó, ông đã viết được 50 trang.

Như đã nói trên báo chí, sân bay tại Pont-Long tiếp tục tỏa sáng như một "chốn hành hương của những người nổi tiếng". Trong tuần cuối cùng của tháng Hai, nhà vua Tây Ban Nha, Alfonso XIII, đã đến để chứng kiến "phép lạ". Ông xem Wilbur cất cánh bay cao trên không, vẽ những vòng tròn lớn, không lúc nào rời mắt khỏi cảnh tượng đó. Sau đó, cùng với đoàn tùy tùng của mình gồm: Orville, Katharine, và những người khác đứng vây quanh, ông nghe

Wilbur giải thích về từng cơ chế kiểm soát trên máy bay. Vị vua nói được tiếng Anh và có kiến thức rộng về hàng không đã đặt nhiều câu hỏi cho Wilbur. Có lúc quay sang Katharine, ông hỏi: "Thế cô đã đi máy bay chưa?" Khi cô nói rằng đã đi, ông nói ông rất muốn bay với Wilbur nhưng đã trót hứa với vợ rằng sẽ không làm điều đó. Katharine đánh giá ông là "một người chồng tốt".

Quay sang Wilbur, nhà vua hỏi liệu ông có đòi hỏi quá nhiều nếu muốn xem thêm một cuộc biểu diễn. "Tôi đã nhìn thấy những gì anh có thể làm" – ông nói. "Tôi muốn nhìn thấy những gì một trong những phi công của anh có thể làm".

Wilbur đồng ý ngay; lần này ông cất cánh với Bá tước Lambert trong một chuyến bay kéo dài 12 phút. Trong suốt thời gian đó, Wilbur không một lần chạm tay vào cần lái. Việc một học viên đã có thể xử lý máy bay với kỹ năng như vậy trong một thời gian ngắn dường như đã gây ấn tượng với nhà vua hơn bất cứ điều gì khác.

Orville đã nói với báo chí, ông sẽ không bay trong thời gian ở Pháp. Cũng như không có dự định bay với Wilbur. Chỉ vài ngày sau khi Wilbur thực hiện một chuyến bay khác với Katharine, lần này họ bay một chuyến dài 20 km qua đồi núi. "Nó thật tuyệt vời", cô nói với cha cô. Không lâu sau đó cô lại có một chuyến du hành dài 50 km bằng khinh khí cầu với một bá tước người Pháp, và

lần này Orville đi theo. Họ hạ xuống tại làng Ossun trên núi Pyrénées.

Sau chuyến đi đó, cô mệt nhoài vì có "quá nhiều hứng thú", cô nằm vùi trong phòng khách sạn suốt hai ngày.

*

Vào ngày 17 tháng Ba – ngày tươi đẹp nhất, "thời tiết huy hoàng", như mọi người đều nói – vua nước Anh đã đến, vượt qua 112 km để đến thị trấn Pau từ trung tâm nơi ông nghỉ dưỡng hàng năm tại Biarritz. Các thành viên hoàng gia đi theo ông trên những chiếc ô tô đen mới tinh và bóng loáng.

Edward VII đang ở tuổi 68, người bệ vệ với bộ râu trắng, tính tình niềm nở nhã nhặn, biết sống hưởng thụ, phong cách phục trang – đội mũ mềm, mặc áo vải tuýt, thói quen không bao giờ cài nút dưới cùng của áo vest – cùng với sở thích xe đua, và không giấu giếm bản tính yêu thích phụ nữ xinh đẹp, đã làm ông trở thành biểu tượng cho thời đại đó kể từ năm 1900, kỷ nguyên Edward. Tuy là trưởng nam của Nữ hoàng Victoria, ông hoàn toàn tách ra khỏi mẫu người cổ điển của thời Victoria. Do đó, chuyện ông cũng rất quan tâm đến ngành hàng không và đến để tận mắt chứng kiến sự kỳ diệu của Wilbur Wright dường như hoàn toàn phù hợp.

Đám đông khán giả tại sân bay là một sự phấn khích tuyệt vời. Katharine được trao cho nhiệm vụ tiếp đón vị

vua. Hôm đó, ngài cài một bó cỏ ba lá[1] nhỏ ở khuy áo để tưởng nhớ ngày lễ Thánh Patrick.

Đầu tiên, ông được đưa đến thăm chiếc Flyer trong nhà kho. Wilbur xin lỗi vì bề ngoài cũ kỹ của chiếc máy bay, nhưng đã tự hào chỉ vào một chiếc Flyer mới cứng, đang được hoàn thành ở bên cạnh, dành cho cuộc biểu diễn tại Rome.

Wilbur đưa máy bay ra khu vực biểu diễn, thực hiện các thao tác kiểm tra cuối cùng, Orville giải thích cơ chế hoạt động của máy bay cho nhà vua. Sau đó Wilbur cất cánh thực hiện một chuyến bay hoàn hảo, chỉ bảy phút đã hạ cánh ngay tại điểm khởi đầu. Nhà vua "hết sức hồi hộp" quan sát – như ông nói.

Như đối với đức vua Alfonso, Wilbur đề nghị bay một chuyến nữa chở thêm một hành khách tự nguyện, và một lần nữa Katharine đi với anh. Cô trở thành người phụ nữ Mỹ đầu tiên đã bay trên không lâu và xa nhất.

Sau đó cùng ngày, một niềm tự hào đến với ba anh em nhà Wright, và cả những người Pháp đang có mặt trong đám đông khi Bá tước Lambert biểu diễn một chuyến bay một mình.

*

1. Cỏ ba lá (shamrock): Là một trong những biểu tượng quốc gia của Ireland, đồng thời cũng xuất hiện trên quốc huy của nước Anh.

Những vinh quang và thành quả hai anh em nhà Wright đạt được ở Le Mans và Pau không chỉ giới hạn ở châu Âu. Tại Mỹ, báo chí từ nam chí bắc liên tục đăng các tin tức liên quan. Tiềm năng của một sáng tạo kỳ diệu đến vậy cũng không bị bỏ qua.

Trong một bài dài đăng trên tờ *Times-Herald* (Người đưa tin-Thời đại) ở thành phố Waco, bang Texas, bàn về cuốn *The Monarchs of the Air* (Vương quốc của không gian), James A. Edgerton đã viết như sau:

> Hầu hết chúng ta đều có thể nhớ lại khi ô tô còn là sản phẩm mới, đầy lạ lẫm. Tác giả chưa đầy 40 tuổi, nhưng ông nhớ lại thời gian khi lần đầu tiên "Cỗ xe không ngựa kéo" được sử dụng, cũng chỉ cách đây hai thập kỷ năm thôi... cỗ xe cồng kềnh, bánh xe to đùng, vô lăng điều khiển không chắc chắn, chạy bằng một động cơ hơi nước kêu như sấm rền. Chỉ vài năm sau, hình ảnh đáng thất vọng của chiếc xe đầu tiên đó lướt qua trước mắt tôi trong hình dáng của một chiếc ô tô thực thụ. Bây giờ chúng nhan nhản như mấy tay triệu phú.
>
> Nếu chỉ trong một thời gian ngắn mà xe ô tô đã đạt được nhiều cải tiến to lớn đến như vậy, thì liệu ai có thể dự đoán được những gì sẽ xảy ra trong lĩnh vực hàng không, khi các nguyên lý hoạt động đã được phát hiện và trình bày trước thế giới? Có phải nó sẽ cách mạng cuộc sống của con người một cách triệt để, như khi nhân loại phát minh ra động cơ hơi nước?
>
> Anh em nhà Wright chính là những người tạo ra tất cả những thay đổi kỳ diệu đang diễn ra trước mắt chúng

ta. Họ chính là những người chỉ huy và tiên phong trong lĩnh vực này.

Câu lạc bộ Hàng không Mỹ ra thông báo sẽ trao tặng hai anh em Huy chương Vàng khi họ trở về. Quốc hội cũng đã bỏ phiếu thông qua việc Tổng thống William Howard Taft sẽ trao Huy chương Vàng cho hai anh em. Đồng thời, Dayton đang chuẩn bị lễ hội lớn nhất trong lịch sử của thành phố.

Nhưng bên cạnh những sự chú ý dành cho anh em nhà Wright, người ta cũng nhận thấy ngành hàng không Pháp đang tăng trưởng mạnh mẽ. Sáu tháng trước, số lượng các công ty chế tạo máy bay tại Paris và vùng phụ cận không đến nửa tá. Vào ngày 25 tháng Tư, tờ *New York Times* công bố hiện có gần 15 nhà máy đang hoạt động hết công suất. Nếu anh em nhà Wright đang là những diễn viên chính trong vở diễn về những thay đổi sáng tạo kỳ diệu này, thì các vai diễn khác trên sân khấu Pháp đang nhanh chóng được lấp đầy.

Hàng chục nhà phát minh đang thiết kế máy bay riêng của họ [vẫn theo bài viết trên tờ *New York Times*]. Một phi trường được khánh thành để huấn luyện phi công. Ba tờ báo chuyên ngành hàng không được ra mắt trong vòng sáu tháng qua. Ba hiệp hội được thành lập để khuyến khích sự phát triển của ngành hàng không Pháp, và hơn 300.000 đô-la giải thưởng dành cho các cuộc tranh tài trong năm.

Cuộc tranh tài lớn nhất dành cho các phi công trên khắp thế giới được tổ chức vào mùa hè sắp tới tại thị trấn Reims, phía đông bắc Paris trong vùng sản xuất rượu sâm banh.

III.

Do các cuộc biểu diễn của ông đã kết thúc tại Pau, Wilbur dành những ngày còn lại để đóng gói chiếc Flyer mới gửi đi Rome. Chiếc Flyer đã sử dụng tại Le Mans và Pau sẽ dừng chân ở điểm đến cuối cùng của nó trong một bảo tàng tại Paris. Đồng thời, ông giám sát giai đoạn của khóa đào tạo ba học viên Pháp, họ đang tập bay một mình. Orville và Katharine đã trở lại Paris vào ngày 23 tháng Ba, Wilbur cũng sẽ rời Pau để đi Paris.

Vài ngày sau, ba anh em nhà Wright đến Le Mans dự một buổi tiệc chia tay thân mật. Ba ngày sau, Wilbur và Hart Berg lên một chuyến tàu từ Paris đến Rome, họ sẽ gặp Orville và Katharine ở đó vào tuần sau.

Tại Paris, Katharine thích thú khi những hoạt động kết giao xã hội vẫn ở mức cao trào nhất. Cô tự hào viết cho cha rằng cô là người phụ nữ duy nhất từng được mời đến tham dự một bữa tối tại Câu lạc bộ Hàng không Pháp. "Cha phải chứng kiến cảnh tượng đó", cô dùng ngôn ngữ của dân Ohio: "Con – ngồi ở đó, chẳng kém cạnh ai... nói tiếng Pháp chẳng thua ai! Một vai trò thật hoàn hảo, con

nói cho cha biết". Và, điều đặc biệt nhất là họ đã nâng ly chúc sức khỏe ông, cô cho ngài Giám mục biết. "Họ uống sâm banh để chúc mừng cha!"

Katharine và Orville rời Paris đi Rome ngày 9 tháng Tư, đến nơi vào buổi chiều hôm sau để thấy một thành phố tràn ngập khách du lịch, trong số đó ước chừng có khoảng 30.000 du khách Mỹ. Rõ ràng, không ai chuẩn bị trước tư tưởng cho họ về sự đông đúc này. Khách sạn, nhà hàng, di tích, bảo tàng tràn ngập người. Hart Berg đã tìm được phòng cho Orville và Katharine, ngay đối diện Cung điện Barberini. Wilbur đang ở một nơi cách đó vài kilômét về phía nam thành phố tại sân bay Centocelle. Nhưng thay vì ở trong nhà kho, lần này, ông sống trong một ngôi nhà gần đó, trên khu đất của một nữ bá tước.

Xét về mục đích đến của anh em nhà Wright, Rome là một điểm đến đạt được thành công tuyệt đối. Từ ngày 15 đến ngày 26 tháng Tư, Wilbur hoàn thành hơn 50 chuyến bay, tất cả chúng đều được hết lời ca ngợi, và không xảy ra rủi ro nào. Ông đào tạo một số sĩ quan quân đội Italy lái máy bay của mình, giảng dạy cho các giáo viên và học sinh; và nhiều người đã có dịp bay chung với ông. Một trong số họ là phóng viên quay phim, do đó những thước phim điện ảnh đầu tiên về máy bay đang bay đã được thực hiện.

Thời tiết cũng lý tưởng, và tương tự như ở Pháp, từng đám đông lớn trầm trồ kinh ngạc. Trong số những người

đến xem có không ít các nhân vật nổi tiếng như: Vua Victor Emmanuel đệ Tam của Italy dạo bước với chiếc máy ảnh trên vai, trông như khách du lịch; Hoàng tử, công tước, các thành viên nội các; nhà tài phiệt Mỹ J. P. Morgan đi với em gái và con gái; James J. Hill, chủ công ty lắp đặt đường sắt nổi tiếng của Mỹ; Đại sứ Mỹ ở Italy, Lloyd Griscom, là một trong số những người đã bay với Wilbur.

Nhưng đối với Orville và Katharine, sau thời gian họ ở Pháp thì Rome không tạo được nhiều hứng thú lắm. Mặc dù lúc đó đang là tháng Tư, "mùa du lịch lý tưởng" của Rome, đồng thời các cung điện của Caesars, Khải hoàn môn Constantine và Đấu trường La Mã cũng ấn tượng hơn so với dự kiến, nhưng vẫn không đủ sức lôi cuốn họ. Như Katharine chia sẻ với cha: "Lần đầu tiên con thấy nhớ nhà là khi chúng con tới Rome". Cô và Orville đều "mong muốn được trở về nhà". Cô thấy khách sạn họ đang ở bẩn kinh khủng. "Chúng con đánh giá cao bồn tắm và dao nĩa sạch sẽ hơn là sự phục vụ chúng con đã nhận được". Trong một bức thư khác, cô viết: "Những người phục vụ tại bàn bẩn đến nỗi con không nuốt nổi một miếng".

Cô và Orville cảm thấy J. P. Morgan, em gái và con gái ông tương đối "dễ chịu". Nhưng, càng ngày cô càng mệt mỏi với những nghi thức giao tiếp của tầng lớp quý tộc. Khi có tin Victor Emmanuel sẽ đến sân bay Centocelle vào 8 giờ sáng để xem Wilbur bay, điều đó càng chứng minh rằng vua chúa chỉ đem đến toàn điều phiền toái.

"Họ luôn đi vào những giờ giấc kinh hoàng như vậy", Katharine viết.

Bữa trưa để tôn vinh ba anh em nhà Wright được tổ chức tại biệt thự xinh đẹp của Nữ Bá tước Celleri, người đã cung cấp chỗ ở cho Wilbur, đã diễn ra khá suôn sẻ, cũng như chuyến đi ngắm cảnh nông thôn trên một chiếc xe mới cứng, thanh lịch dành cho họ sau đó, cho đến khi người tài xế, cua xe với tốc độ điên đảo, đã tông đầu xe vào một bức tường đá. May mắn không ai bị thương, mặc dù chiếc xe bị hư hại hoàn toàn.

Anh Wilbur vẫn vui vẻ, Katharine vui mừng thông báo với ngài Giám mục, và anh Orville cũng vậy, "sức khỏe càng ngày càng tiến triển tốt hơn, cũng như con, không thích thú gì vì những sự khó chịu của Rome". Họ sẽ đi London qua ngả Paris, sau đó sẽ đi New York khi thuận tiện.

Trong hai ngày ở London, họ tiếp tục được tiếp đón nồng nhiệt và được tôn vinh rầm rộ hơn bằng một bữa tiệc trọng thể tại khách sạn Ritz. Tại đây, tấm huy chương vàng đầu tiên được Hiệp hội Hàng không Anh trao tặng cho hai anh em. Sau đó, họ lên đường vào ngày 5 tháng Năm, từ cảng Southampton, trên một tàu của Đức, chiếc Kronprinzessin Cecilie.

Đối với Wilbur, đó là sự kết thúc chuyến đi kéo dài hơn một năm ở châu Âu, mà phần lớn thời gian là ở Pháp.

Ở Pháp, bắt đầu tại Le Mans, ông là người thực hiện các chuyến bay mà chưa ai từng thực hiện ở bất kỳ đâu trên Trái Đất. Tại Le Mans và Pau, ông đã bay xa hơn bất kỳ ai và lập mọi kỷ lục về quãng đường, tốc độ, độ cao và thời gian trên không. Cũng tại đây, ông còn thực hiện các chuyến bay đầu tiên chở theo một hành khách. Tất cả những điều này, sau nhiều năm nỗ lực trong bí mật của ông và Orville, đã được công khai để tất cả mọi cùng chứng kiến. Bây giờ, cả thế giới đã biết.

Bộ ba cũng trở nên sung túc hơn trước rất nhiều. Trong thời gian ở châu Âu, tài sản tích lũy từ các hợp đồng, giải thưởng đã lên đến 200.000 đô-la.

Wilbur cũng có được những người bạn thân thiết nhất ở Pháp. Như ông viết sau này trong một bức thư đầy tình nghĩa cho Léon Bollée: "Chúng tôi không bao giờ quên rằng bạn đã dành nhiều thời gian và trải qua bao nhiêu rắc rối để hỗ trợ chúng tôi, bạn chia sẻ niềm vui và nỗi buồn với những thành công và khó khăn của chúng tôi. Những điều này không thể bù đắp được bằng tiền, chúng tôi sẽ mãi mãi trân trọng tình bạn này".

Đối với Orville, hành trình châu Âu bốn tháng qua đã đem lại cho ông những thay đổi cần thiết về cảnh quan, về cơ hội để nhanh chóng phục hồi sức khỏe. Với Katharine, nó là một phần thưởng khổng lồ cho tất cả những gì cô đã làm cho các anh trong một thời gian dài.

Hơn nữa, sau này lịch sử cho thấy họ đã đến châu Âu tại một thời điểm gần như hoàn hảo, trong sự thịnh vượng và hòa bình. Dân Mỹ lúc đó ồ ạt đến châu Âu để khám phá và tận hưởng những trải nghiệm du lịch để mở mang tầm mắt, trước khi Thế chiến I xảy ra, gây ra sự tàn phá kinh hoàng bởi các vũ khí hiện đại được cơ giới hóa.

Khách du lịch từ khắp nơi trên nước Mỹ đến đây sẽ không bao giờ quên thời gian này. Cũng như ba anh em nhà Wright, họ cũng không bao giờ còn có cơ hội để tận hưởng một thời gian sống bên nhau như vậy.

Lúc này, cả ba anh em đều có cùng tâm trạng thoải mái trên đường trở về nhà.

11

CHÀO ĐÓN NHỮNG NGƯỜI HÙNG TRỞ VỀ

"Điện tín từ Katharine nói chúng đã đến New York bình yên và sẽ về nhà vào thứ Năm".

— NHẬT KÝ CỦA GIÁM MỤC WRIGHT —

Thứ Ba, ngày 11 tháng Năm năm 1909.

I.

Sau khi được chào đón nồng nhiệt tại New York bằng một dàn hợp xướng gồm hàng chục hồi còi tàu ầm ĩ khi họ cập cảng, một đám đông phóng viên, nhiếp ảnh lúc nào cũng bám theo nhất cử nhất động của họ trong suốt một ngày họ dừng chân tại thành phố, ba anh em nhà Wright lên tàu về Dayton. Họ đến ga Union Depot lúc 5 giờ chiều thứ Năm, ngày 13 tháng Năm năm 1909. Một đám đông dân chúng lớn chưa từng thấy ở Dayton đang chờ đón họ. Tiếng súng đại bác nổ rền, còi nhà máy

vang inh ỏi khắp thành phố, tất cả mọi người tại nhà ga hò reo nồng nhiệt.

Nhìn thấy Giám mục Wright khi cùng các anh trai bước ra khỏi toa tàu, Katharine hét lên: "Ôi cha!", rồi chạy vội đến ôm chầm lấy ông. Wilbur và Orville sau đó cũng nồng nhiệt ôm cha mình, lúc đó quá ồn ào nên không ai nghe được họ nói gì.

Còn thêm nhiều cái ôm thắm thiết dành cho Lorin, Netta và các cháu. Sau đó, trong khi họ nhích từng bước qua đám đông, Wilbur và Orville bắt tay mọi người. Thấy Tom Mitchell, một cựu cảnh sát lớn tuổi của Sở Cảnh sát Thành phố Dayton, Wilbur nói lớn: "Chào ông Tom". Ông ấy vừa bắt tay Wilbur vừa khen: "Cháu giỏi lắm!"

Trong một bài viết, Katharine đã được mô tả giống như một cô gái Mỹ điển hình trở về quê hương trong chiếc váy du lịch thanh lịch màu xám và mũ rộng vành lớn màu xanh lá cây đậm. Là người phụ nữ duy nhất trên thế giới đã ba lần bay trên máy bay, bây giờ cô cũng giành được sự chú ý không kém hai anh mình.

Ở New York, cô đã chấn chỉnh các phóng viên về một vài câu chuyện khiếm nhã xuất hiện trên mặt báo Mỹ liên quan đến một số nhà quý tộc khi họ tiếp cận các anh cô. Cô yêu nước Mỹ, cô nói, nhưng người Mỹ không phải lúc nào cũng hiểu người châu Âu – một dân tộc biết trọng thị. Cô không thể nghe bất cứ ai nói những điều không tốt

về họ mà không lên tiếng biện hộ. Nhưng ở đây, tại thời điểm này đông người và ồn ào quá, không tiện cho các cuộc tranh luận như vậy.

Wilbur trông rám nắng và săn chắc, cả Orville nữa, chắc chắn là sức khỏe đã tốt hơn so với khi ông rời Dayton vào tháng Một, nhưng bước chân của ông vẫn còn khập khiễng. Giữa những sự ồn ào này, Giám mục Wright được ghi nhận là hiếm khi lên tiếng nhưng luôn dành cái nhìn "trìu mến" hướng về hai người con trai đã làm cho tên tuổi của dòng họ Wright cũng như thành phố Dayton được cả thế giới biết đến.

Mười một cỗ xe ngựa đứng chờ ở lối vào nhà ga để rước gia đình và một loạt các quan chức thành phố đổ về đường Hawthorn. Trong đó, ba cỗ xe dành cho gia đình nhà Wright do bốn con ngựa trắng kéo. Giám mục và Orville ngồi trên cỗ xe đầu tiên; Wilbur và Reuchlin trong cỗ xe thứ hai; Katharine cùng Lorin và gia đình ông đi xe thứ ba.

Ngày một nhiều các đám đông đổ ra, tràn ngậpcác tuyến đường nơi họ qua. Vỉa hè chật kín. Người lớn và trẻ em vẫy cờ từ các cửa sổ. Con đường Hawthorn và khu phố nhà Wright được trang hoàng với cờ hoa và đèn lồng Nhật Bản. Đứng dựa lan can phía trước hiên nhà, Katharine nói lớn với hàng xóm bên kia đường, cô rất vui khi trở về nhà, và không biết phải làm gì trước.

Cô và các anh em đứng trong phòng khách phía trước thật lâu, tiếp nhận sự chào đón nồng nhiệt của bạn bè, hàng xóm láng giềng. Bên ngoài, đám đông đã lên đến hơn 10.000 người.

Ngày hôm sau, Thị trưởng Edward Burkhardt cùng một số viên chức thành phố đến nhà số 7 đường Hawthorn để trình bày về buổi tiếp đón chính thức sắp được tổ chức.

Chỉ một thời gian ngắn sau đó, khi phát biểu với các phóng viên địa phương, Orville chia sẻ, dù các bác sĩ đã dặn ông không thể bay ở châu Âu và ông đã tuyệt đối nghe lời họ, nhưng ông sẽ sớm tiếp tục các chuyến bay của mình tại Căn cứ Fort Myer. Có điều ông đã không nói, là cả Wilbur và Katharine đều cảm thấy việc trở lại hiện trường vụ tai nạn lúc này sẽ tạo áp lực lớn về mặt tinh thần và ông nên đợi cho đến khi tập luyện trở lại một thời gian. Nhưng Orville đã quyết định. Ông đã sẵn sàng quay trở lại Căn cứ Fort Myer.

Cửa hàng nhà Wright trên đường West Third trở nên nhộn nhịp như "tổ ong" với sự điều hành của Charlie Taylor. "Với chúng tôi, điều quan trọng nhất lúc này là phải chuẩn bị mọi thứ sẵn sàng cho cuộc bay thử tại Căn cứ Fort Myer", Wilbur tuyên bố với các phóng viên. Ông và Orville "sẽ đích thân" chế tạo chiếc máy bay được sử dụng ở đó. Chiếc cũ đã hư hại nặng trong vụ tai nạn nên sẽ được thay mới hoàn toàn, chỉ giữ lại động cơ và bộ truyền động.

Ngày 20 tháng Năm, có tin Tổng thống Taft sẽ trao tặng hai anh em Wright một số huy chương tại Nhà Trắng.

*

Dĩ nhiên, Katharine đi cùng với họ đến Thủ đô Washington để dự buổi lễ; còn Giám mục Wright buộc phải tham gia một số công việc của nhà thờ ở bang Indiana. Để tránh thu hút sự chú ý, hai anh em và Katharine lặng lẽ rời Dayton trên một chuyến tàu sớm hơn so với dự kiến và không thông báo trước với bất cứ ai ngoại trừ một vài cán bộ đường sắt tại nhà ga.

Họ ở lại Washington chỉ trong ngày 10 tháng Sáu. Một bữa trưa chiêu đãi họ được tổ chức tại Câu lạc bộ Vũ trụ. Trong dịp này, câu lạc bộ phải tạm bỏ qua truyền thống chỉ tiếp khách nam để Katharine có thể cùng tham dự. Đáng chú ý là trong số những người tham dự hôm đó có Alexander Graham Bell.

Sau bữa trưa không lâu, cả nhóm đi bộ một quãng ngắn đến Nhà Trắng. Gần 1.000 người đứng trong khu Cánh Đông lúc Tổng thống Taft chính thức thay mặt Câu lạc bộ Hàng không Mỹ trao tặng hai Huy chương Vàng.

Với chiều cao 1,8 m, nặng 136 kg, Tổng thống trông thật to lớn khi đứng bên cạnh hai anh em. Ông nói với hai công dân đồng hương Ohio với giọng địa phương ấm áp khó lẫn.

> Tôi rất vinh dự được có cơ hội trao tặng huy chương minh chứng cho những thành quả của các bạn. Tôi rất vui, tuy rằng có hơi muộn, chứng minh cho mọi người thấy là ở nước Mỹ, câu nói "Bụt chùa nhà không thiêng" là không đúng. Chúng ta vui mừng tôn vinh những người đã đem lại một khám phá lớn cho nhân loại mà bản thân họ lại quá khiêm tốn. Các bạn đã thực hiện những khám phá này bằng một bản tính đặc trưng của người Mỹ là quyết tâm theo đuổi mục tiêu cho đến thành quả cuối cùng.

Buổi tối hôm, đó ba em nhà Wright đã có mặt trên tàu trở về Dayton. Công việc chính lúc này là phải thử nghiệm kỹ cánh quạt mới. Trong khi đó, chương trình "đại lễ" chào mừng – Những người hùng trở về – đang chờ đón, dù họ có muốn hay không.

*

"Vĩ đại" là từ dùng để mô tả công việc đang chuẩn bị. Toàn bộ lịch sử của nước Mỹ và Dayton từ lúc khởi thủy sẽ được miêu tả theo đúng với "sử sách" bằng một cuộc diễu hành với các xe rước khổng lồ đang được đóng trong khuôn viên xưởng sản suất máy tính tiền. Người da đỏ và thuyền độc mộc của họ, thời đại của xe ngựa Conestoga bọc mui, nhà thuyền đi trên các kênh rạch, tuyến đường sắt đầu tiên, tàu thủy chạy bằng động cơ hơi nước của Robert Fulton, cuộc cách mạng xe đạp và một chiếc ô tô tân thời nhất. Tiếp theo là một khinh khí cầu có thể điều khiển được đầu tiên của Mỹ, và sau cùng là chiếc xe rước gắn biểu ngữ: "Cả

thế giới ngưỡng mộ nước Mỹ, anh em nhà Wright và máy bay". Trên xe sẽ có một mô hình thu nhỏ bằng một nửa chiếc Flyer của Wright. Có tất cả 15 xe hoa và 560 người trong trang phục hóa trang (đúng với từng thời kỳ lịch sử), tham dự trong buổi lễ mà giới báo chí hứa hẹn sẽ là cuộc diễu hành lớn nhất mà người dân Dayton từng chứng kiến.

Trên Đại lộ Main Street[1], một "Khúc đường Danh dự" được phân ra chạy từ đường West Third cho đến bờ sông, các cây cột trắng được dựng dọc hai bên treo đèn màu tạo thành một hàng dài. "Ở khắp mọi nơi là cờ đuôi nheo sặc sỡ sắc màu, bay phất phơ trong gió với đủ loại biểu ngữ", như các báo viết. Binh lính, thủy thủ, và nhân viên Sở Cứu hỏa sẽ diễu hành với các dàn nhạc. Hơn 2.500 học sinh mặc trang phục màu đỏ, trắng, và xanh sẽ xếp theo đội hình trên khán đài ở sân vận động để thể hiện sống động lá cờ Mỹ và đồng thanh hát bài "Lá cờ lấp lánh ánh sao".

Trong gần 10 năm anh em nhà Wright làm việc để đạt được thành công với sáng chế riêng, thì đây là lần đầu tiên họ được quê hương chính thức công nhận những nỗ lực và thành tựu, và có được sự ủng hộ nồng nhiệt của toàn bộ thành phố.

Mặc dù hai anh em không phải là những người thích phô trương, nhưng họ hiểu rằng nếu cư dân Dayton thấy

---

1. Trong hầu hết các thành phố ở Mỹ đều có Đại lộ Main Street (đường chính). (ND)

đây là dịp phù hợp để ăn mừng, nếu Dayton cảm thấy đây là điều quan trọng, thì họ chẳng có lý gì mà phàn nàn hay thấy khó chịu. Octave Chanute viết cho Wilbur, đại ý nói: Ông biết sự kiện tôn vinh rầm rộ này sẽ khiến những người vốn ưa sống khiêm tốn cảm thấy bị "áp lực", nhưng chính họ tự mang đến những phiền toái này bởi lòng quả cảm và tài sáng chế của họ. Đó là một lời khuyên thành ý, nhưng thực sự thì hai anh em cũng không cần phải được nhắc nhở.

Vào đêm trước ngày khai mạc lễ hội, tờ *Dayton Daily News* chạy một bài xã luận bày tỏ ý kiến chung của nhiều người:

> Buổi lễ kỷ niệm này là một bài học tuyệt vời. Nó đến thật đúng lúc. Thế giới này giả nua như đã cạn kiệt sinh khí, cần một tác động mạnh để hồi sinh nó. Đã bắt đầu manh nha những tư tưởng cho rằng nhân loại không còn gì để phát triển hơn nữa, nó đã đạt đến đỉnh cao. Quá nhiều người tin rằng tất cả các vấn đề của thế giới đã được giải quyết... Đồng tiền bắt đầu có sức nặng trong các câu chuyện làm ăn của cánh đàn ông, và người ta sẽ tự hỏi một thanh niên nghèo phải xác định vị trí của mình trong lĩnh vực nào, thương mại, công nghiệp hay khoa học.
>
> Lễ hội này sẽ thổi bay theo gió tất cả lối suy nghĩ tào lao đó. Nó sẽ làm mới lại những nỗ lực của nhân loại. Và, trong hàng trăm năm tới, nó sẽ tiêu diệt mọi ý nghĩ cho rằng mọi bí mật của thiên nhiên đã được khám phá hay những cánh cửa hy vọng cho các vận hội mới của con người đã khép lại.

> Nó chỉ cho những thanh niên giàu tham vọng thấy các nỗ lực của họ sẽ không phải là vô ích; thiên tài có thể đến từ mọi tầng lớp xã hội, mọi hoàn cảnh sống...
>
> Sự khiêm tốn của anh em nhà Wright là một đề tài được bình luận nhiều lần... Nhưng trên hết, chính cuộc sống đầy nỗ lực của họ sẽ là bài thuyết giáo không bao giờ nhàm chán.

Sáng hôm sau, thứ Năm ngày 17 tháng Sáu, đúng 9 giờ sáng, chuông nhà thờ đổ dồn và còi hụ của các công ty và xưởng sản xuất đồng loạt vang lên để thông báo lễ hội kéo dài trong hai ngày đã bắt đầu. Hàng ngàn người đổ vào thành phố. Mọi công việc kinh doanh đều ngưng lại, ngoại trừ việc bán kem, cờ cầm tay, đồ chơi máy bay và bưu thiếp có hình hai anh em nhà Wright.

Trời mưa lất phất vào đầu ngày nhưng không ảnh hưởng đến buổi lễ. Chương trình diễn ra đúng như mọi người mong muốn, hết cuộc vui này đến cuộc vui khác.

Đây đó là những ban nhạc diễu hành trên phố, những buổi hòa nhạc, và một buổi lễ trao tặng huy chương và chìa khóa thành phố. Một đoàn xe 80 chiếc, kiểu hiện đại, chạy nối đuôi nhau trên Cầu Main Street, theo Đại lộ, đi qua "Khúc đường Danh dự". Cuộc diễu hành của các xe hoa minh họa cho các sự kiện lịch sử, "lễ hội đường phố lớn nhất chưa từng được tổ chức tại Dayton trước đó" trải dài trên 3 km.

Có rất nhiều bài diễn văn ca ngợi phong phú được đọc lên, người ta có thể thấy Wilbur, Orville, Katharine và Giám mục Wright đứng trang trọng trên khán đài để tận hưởng buổi lễ. Sang ngày thứ hai, Giám mục phát biểu một bài diễn văn ngắn nhưng hùng hồn để tôn vinh các con trai ông.

> Chúng ta gặp nhau trong ngày này để kỷ niệm một phát minh thỏa mãn mơ ước của mọi thời đại, mà cho đến nay vẫn được coi là bất khả thi. Với phát minh này, nhân loại đột nhiên được mở rộng tầm mắt, con người đạt được khả năng của loài chim, có thể bay cao trên bầu trời bao la đến những vùng đất xa xôi vô hạn. Và hỡi Thượng đế, Cha của chúng con, xin Cha ban sự bình an đến chúng con và chúc phúc lành cho mọi con chiên đang hiện diện nơi đây.

Thật đáng kinh ngạc, suốt hai ngày lễ hội, rất ít người được biết cả hai anh em Wilbur và Orville đã bí mật tách khỏi buổi lễ, đi đi về về làm việc tại cửa hàng của họ trên đường West Third, một trong số ít các tòa nhà trong thị trấn không được trang hoàng gì cả và vẫn đang có người làm việc. Một phóng viên tờ *New York Times* đã lặng lẽ bám sát họ và mang đến cho độc giả một lịch trình đáng nhớ của họ trong ngày đầu tiên:

09:00 – Dừng các công việc tại cửa hàng, bước ra đường trong áo sơ mi, đứng nghe tiếng còi inh ỏi và chuông nhà thờ đổ dồn trong thành phố trong 10 phút.

09:10 – Trở lại làm việc.

10:00 – Hòa vào đoàn diễu hành, khai mạc buổi lễ: "Chào đón những người hùng trở về".

11:00 – Trở lại làm việc .

12:00 – Dùng bữa trưa với Giám mục Milton Wright, cha của họ; cô Katharine Wright, em gái; Reuchlin Wright đến từ Tonganoxie, bang Kansas, anh trai; và Lorin Wright, cũng là anh trai.

14:30 – Tham dự cuộc diễu hành vinh danh họ đang diễn ra trong trung tâm thành phố.

16:00 – Làm việc suốt 2 giờ, đóng gói các bộ phận máy bay để gửi đi Washington.

20:00 – Tham dự buổi gặp gỡ công chúng và bắt tay với tất cả những người dân ở Dayton mà có thể tiến gần đến họ.

21:00 – Dự khán màn trình diễn pháo hoa ở bờ sông, công nghệ được áp dụng để hiển thị ảnh chân dung của hai anh em, cao 25 m lồng trong hình lá cờ Mỹ.

Người ta ước tính trong buổi lễ bắn pháo hoa, Wilbur và Orville đã bắt tay hơn 5.000 người. Theo tờ *Daily News*, chỉ có "bản năng sinh tồn mới buộc họ phải ngừng lại".

Chưa đầy 48 giờ sau khi kết thúc lễ hội, hai anh em đã thu xếp hành lý đáp tàu đi Washington để tiếp tục các thử nghiệm tại Căn cứ Fort Myer. Các kiện hàng chứa bộ

phận máy bay đã được gửi đi từ trước. Charlie Taylor đã có mặt tại đó.

II.

Lúc 6 giờ 30 phút ngày 26 tháng Sáu, trong một buổi chiều vô cùng nóng nực, Wilbur và Orville đang ngồi trên đường băng của giàn phóng tại khu vực biểu diễn ở Căn cứ Fort Myer. Bên cạnh là chiếc máy bay cánh trắng của họ, sẵn sàng để bay. Phía xa, đằng sau hàng rào bao quanh khu vực, một đám đông khoảng 4.000 người gồm cả những nhân vật tên tuổi trong nước, theo lời kể lại, đang đứng "như chôn chân" chờ đợi một cái gì đó sắp xảy ra. Hàng trăm người trong số đó đã có mặt từ ba giờ chiều.

Thượng viện phải hoãn các phiên họp để các thành viên có thể đến xem buổi biểu diễn máy bay. Ngoài ra còn có các sĩ quan cao cấp trong quân đội; đại sứ các nước; con trai của tổng thống, Charlie Taft; và Chủ tịch Hạ viện, ông Joseph Cannon, người mà tiếng nói của ông là thần chú "vừng ơi mở ra" đối với các kho tài sản của Bộ Ngân khố.

Wilbur tự cho mình trách nhiệm xác nhận tính ổn định của máy bay trước chuyến bay thử nghiệm. Trời nóng đến nỗi ông phải cởi bỏ chiếc áo khoác quen thuộc cùng cà vạt. Mặt mũi, chân tay ông lấm lem bẩn, bộ quần áo xanh công nhân dính đầy dầu mỡ, mồ hôi chảy ròng ròng trên gương mặt.

Orville, ngược lại, được miêu tả là ăn mặc thanh lịch như thể sắp đi dự tiệc trên du thuyền. "Hàng khuy trên chiếc áo khoác ngoài được cài chỉn chu, ôm sát thân hình thanh mảnh của ông, như thể trời không hề nóng", theo tờ *Washington Herald*. "Nhìn chung, ông toát lên phong thái của một người tự tin vào việc mình sắp làm, biết mình đang làm gì và phải làm thế nào để có kết quả tốt nhất".

Hai anh em chờ đợi trời bớt gió. Một lần nữa, gió sẽ là yếu tố quyết định, gió sẽ có tiếng nói cuối cùng, mặc cho các Nghị sĩ Thượng viện Mỹ và hàng ngàn người khác đang chờ đợi.

Orville đứng dậy đi về phía nhà kho, trông có vẻ căng thẳng. Sau đó, Wilbur bỏ đi đâu đó một lúc. Rồi cả hai trở về, đứng trò chuyện với một nhóm sĩ quan quân đội. "Gió đang thổi với tốc độ 25 km/h", Wilbur trả lời một phóng viên. "Quá ngặt nghèo để bay chuyến đầu tiên với một máy bay chưa từng thử nghiệm". Ông nhìn trời và hít mũi vào không khí.

"Phải đưa nàng trở lại nhà kho thôi", ông nói.

"Luôn có một yếu tố không chắc chắn trong ngành hàng không cho dù nó có tiến bộ đến đâu", Wilbur giải thích cho biên tập viên tờ *Washington Post*. "Mọi người phải nhớ rằng chiếc máy bay này chưa từng được bay thử, và em trai của tôi cũng chưa bay lại kể từ sau tai nạn năm ngoái. Họ không thể đổ lỗi cho tôi về việc muốn chuyến

bay đầu tiên được thực hiện trong điều kiện tốt nhất có thể cho phép".

Không một đạo diện tài năng về hiệu ứng sân khấu nào, tờ *Washington Herald* viết, có thể dựng lên một quang cảnh xuất sắc hơn thế để minh chứng cho việc "hai anh em ông hoàn toàn miễn nhiễm với những làn sóng la ó giục giã và sự kích động của một đám đông oai phong lẫm liệt".

Những người lính đánh tín hiệu của quân đội trong quân phục xúm lại như những "người hộ tang hai bên" hè nhau đẩy chiếc máy bay đi trong khi 4.000 khán giả bắt đầu giải tán, nhiều người bày tỏ ý kiến, trong đó có một Thượng Nghị sĩ; người ta nghe ông nói về hai anh em như sau: "Tôi mà không ngưỡng mộ sự độc lập của họ thì tôi cứ chết. Chúng ta không là gì đối với họ, và có rất nhiều lý do vì sao cần như vậy".

Cùng ngày hôm đó, Giám mục Wright và anh trai Reuchlin đến Washington. Giám mục đã mua hai bộ đồ và hai chiếc áo mới cho cuộc biểu diễn.

Buổi chiều ngày 29 tháng Sáu, Wilbur "không có gì phàn nàn" về thời tiết, và ngay trước khi đồng hồ điểm 6 giờ, cuối cùng Orville đã bay lên không. Đám đông khán giả lần này tuy ít hơn so với 3 ngày trước, nhưng vẫn đến con số vài nghìn. Họ thấy máy bay cất cánh có vẻ chao đảo, gắng sức lướt trên mặt cỏ không quá 20 m, ở độ cao 4 m, nó nghiêng mạnh cánh bên phải, Orville tắt động cơ và máy bay chạm đất làm tung lên một đám bụi mù.

Chuyến bay thứ hai rồi thứ ba cũng không tốt hơn mấy. Cuối cùng, vào lần thử thứ tư, chuyến bay chỉ kéo dài 40 giây, đạt độ cao 7 m, bay trọn một vòng sân. Tuy vậy, nó cũng đủ để khơi dậy tiếng hò reo cổ vũ và tiếng còi ô tô ầm ĩ.

Lúc này, Orville và Wilbur đều cảm thấy thoải mái hơn, họ hoàn toàn tự tin vào chiếc máy bay mới này, Orville sẽ tiếp tục cầm lái. Ông không bay ở Căn cứ Fort Myer hôm nay, Wilbur nói với phóng viên. Bay là việc của Orville. Nhưng, "là anh cả trong nhà", ông vẫn là người có tiếng nói cao nhất.

Chiếc máy bay giống như một con ngựa, Wilbur nói. "Nếu nó là con ngựa mới, bạn phải làm quen với nó trước khi có thể điều khiển nó theo ý bạn. Bạn phải nắm vững những đặc tính của nó". Từ kết quả của chuyến bay thử nghiệm trong ngày, họ phát hiện một lỗi quan trọng đặc thù là bộ đánh lửa hay còn gọi là "bộ đánh tia điện" đã bị lỏng do những rung động của đầu máy, do đó động cơ bị giảm công suất.

Hai ngày tiếp theo, trong khi Wilbur, Orville và Charlie Taylor sửa chữa đầu máy, Giám mục và Reuchlin đến Bảo tàng Smithsonian để quan sát "Cách thức bay lượn của các loài chim, đà điểu, đà điểu sa mạc, diều hâu..." như ngài Giám mục ghi lại trong nhật ký của mình.

Một ngày khác, khi Orville cất cánh một lần nữa, máy bay chỉ bay lên đến độ cao 6 m, bay được khoảng 60 m thì đâm bổ xuống đất mạnh đến nỗi làm gãy càng trượt.

Sau đó, vào ngày 2 tháng Bảy, khi đang bay ở độ cao từ 25 đến 30 m, cũng khoảng phía trên nhà chứa máy bay, đúng nơi cánh quạt bị gãy làm máy bay của Orville rơi xuống đất vào tháng Chín năm ngoái, động cơ đột ngột chết máy. Mặc dù lần này, ông đã khéo léo điều khiển máy bay nương theo sức gió mà hạ cánh, một bên cánh máy bay vẫn vướng vào một cái cây, làm rách một mảng lớn ở lớp cánh dưới, máy bay đáp mạnh xuống mặt đất làm gãy cả hai càng trượt. May mắn thay, Orville không bị thương.

Một lần nữa, giống như tháng Chín năm trước, các phóng viên và khán giả vội vã chạy đến nơi xảy ra tai nạn, và Wilbur cũng vậy. Nhác thấy một nhiếp ảnh gia chụp hình chiếc máy bay bị tai nạn, Wilbur mất hết khả năng kiềm chế thiên bẩm, giống y lần với gã nhiếp ảnh gia tại Le Mans; ông liền nhặt một cây gậy và ném nó vào người đàn ông, sau đó yêu cầu ông ta phải giao lại bản kẽm tấm ảnh đã chụp, và ông ta nghe theo.

Ngày hôm đó thật chẳng tốt lành gì. (Wilbur, sau đó, xin lỗi nhiếp ảnh gia, và lúc đó mới biết ông ta là một quan chức trong Bộ Chiến tranh). Tuy nhiên, có thừa kinh nghiệm với những tình huống không may trong khi bay nên hai anh em không chịu bỏ cuộc.

Ngày hôm sau, Orville đi Dayton để chuẩn bị một khung cánh bọc vải mới. Ngày 7 tháng Bảy, ông đã trở lại Căn cứ Fort Myer, tiếp tục công việc thử nghiệm. Ngày 21

tháng Bảy, Katharine đến để tham gia cùng hai anh em, và chiều hôm đó xem Orville thực hiện một chuyến bay ngắn, kéo dài 10 phút với tốc độ khoảng 70 km/h, nhanh hơn tốc độ mà Wilbur đã từng bay ở châu Âu, như cô vui vẻ báo với những người ở nhà.

*

Ngày 25 tháng Bảy rơi vào Chủ nhật và cũng là ngày nghỉ ngơi theo thói quen của anh em nhà Wright, họ nghe được một tin chấn động. Bằng một máy bay tương đối thô sơ với một động cơ có mã lực thấp, phi công người Pháp – Louis Blériot đã điều khiển chiếc máy bay thứ XI của anh băng qua eo biển nối liền giữa Anh và Pháp. Anh khởi hành từ nghĩa trang quân đội Les Baraques gần thị trấn Calais, lúc gần 5 giờ sáng, và đáp xuống cánh đồng cỏ vùng Northfield gần lâu đài Dover Castle, bay một chặng dài 37 km trên mặt biển, chỉ trong vòng chưa đến 20 phút.

Khi sự việc này xảy ra, Hart Berg và Charles de Lambert cũng đang ở Dover, không xa nơi Blériot hạ cánh. De Lambert cũng đã lên kế hoạch bay qua eo biển, cho nên ông và Berg đến để tìm nơi có thể hạ cánh.

Một người phục vụ khách sạn đã đánh thức họ lúc 4 giờ 45 phút sáng hôm đó, báo cho họ biết nhân viên điện tín ở khách sạn vừa mới nhận được tin nhắn rằng ông Blériot vừa rời khỏi Pháp. Và, như Berg viết trong một bức thư dài gửi cho Wilbur và Orville, ông và De Lambert đang ở tầng

dưới và chỉ sau khoảng 3 phút đã có mặt ở bãi biển. chừng vài phút sau đã có tin nhắn điện thoại cho biết Blériot đã hạ cánh ở phía bên kia của lâu đài Dover.

"Anh đã có đầy đủ chi tiết từ báo chí", Berg tiếp tục viết trong thư. "Tôi chỉ có thể bổ sung thêm là tôi đã có một cuộc nói chuyện dài với Blériot sau đó, thật ra thì anh ta đã sử dụng phòng của tôi để tắm rửa và vận quần áo mượn của tôi cả ngày hôm đó.

> "Anh ta nói với tôi rằng anh ta chưa bao giờ bị gió quật mạnh như vậy cho đến khi bay vào thung lũng này. Anh ta đã lượn hai vòng tròn hoàn chỉnh. Khi tiếp đất, đầu máy bay của anh ta hướng ra biển. Phần khung phía trước bị vỡ, cánh quạt bị gãy, nhưng phần cánh và đuôi của máy bay một tầng cánh của anh vẫn nguyên vẹn. Blériot không bị thương".

Từ Washington, Katharine viết để đảm bảo với ngài Giám mục, hai anh cô không bị nao núng bởi chuyến bay của Blériot. Như báo chí đã công bố rộng rãi trên cả hai bờ Đại Tây Dương, hai anh em chung vui với thành công của Blériot, mà cả hai đều đánh giá là thật "tuyệt vời". "Tôi khá thân với anh ta", Wilbur cho biết trong một cuộc phỏng vấn với tờ *New York Times*, "anh ấy là kiểu người ưa mạo hiểm và thử thách. Anh ấy hẳn là can trường, và những gì anh ấy đặt ra, anh ấy đã làm được".

Orville nhận thấy Blériot đã để xảy ra nhiều tai nạn với một chiếc máy bay mà anh ta chưa điều khiển thành

thạo, và bày tỏ sự ngạc nhiên cho chuyến bay thành công của anh ta. Wilbur được hỏi liệu ông và Orville có cố gắng thực hiện các nỗ lực để giành chiến thắng tại một số giải thưởng do các hiệp hội hàng không châu Âu tổ chức sắp diễn ra tại Reims? Không, họ sẽ không, Wilbur trả lời. Họ sẽ dành thời gian cho các việc hữu ích hơn. Dĩ nhiên, ông không tiết lộ việc đó là gì.

Phải nói là trên toàn nước Pháp, hay thực sự là trên toàn thế giới, chuyến bay của Blériot đã mở đầu cho sự manh nha của ngành hàng không Pháp, như tờ *New York Times* đã dự đoán từ đầu năm.

*

Như một phép màu, mọi việc bắt đầu tốt đẹp trở lại tại Căn cứ Fort Myer. Vào tối ngày 27 tháng Bảy, Orville chở thêm Trung úy Frank Lahm với chuyến bay dài 1 giờ 12 phút, bay vòng quanh khu vực biểu diễn 79 lần, ở độ cao 45 m, không những đạt chỉ tiêu thử nghiệm mà còn phá vỡ kỷ lục thế giới của Wilbur thiết lập tại Le Mans năm trước. Ước tính có khoảng 8.000 khán giả chứng kiến ông cất cánh, trong số đó có Tổng thống Taft.

Thứ Sáu, ngày 30 tháng Bảy, trong một chuyến bay thử nghiệm xuyên quốc gia chính thức để xác thực tốc độ của máy bay theo đúng yêu cầu của quân đội, Orville đã bay từ Căn cứ Fort Myer đến thành phố Alexandria, bang Virginia, khoảng cách đi về là 10 km. Vận tốc bay được ghi

nhận từ 67 đến 72 km/h, không một ai phải thắc mắc liệu Orville có đạt chỉ tiêu bay đã đề ra hay không.

Máy bay hạ cánh chuẩn xác trong tiếng hò reo và còi xe inh ỏi. Wilbur chạy ngay ra máy bay với nụ cười nở rộng trên khuôn mặt. Hợp đồng của họ với Bộ Chiến tranh chắc chắn sẽ được ký kết. Mức giá sẽ trả cho mỗi máy bay là 30.000 đô-la, một con số sẽ làm cho báo chí chạy tít lớn, nhưng quan trọng hơn hết là cuối cùng đất nước đã công nhận thành tích của họ.

"Orv hoàn thành hợp đồng kinh tế tại Căn cứ Fort Myer trong ngọn lửa vinh quang", Katharine viết. Mới 10 tháng trước đó, cô còn ngồi bên giường của anh tại bệnh viện quân đội, tự hỏi không biết anh còn đủ sức mà đi lại được nữa hay không.

III.

Theo tờ *Chicago Tribune*, sự quan tâm háo hức của người Pháp trong những tiến bộ của ngành hàng không khó có thể được đánh giá đúng ở Mỹ. Tin quan trọng nhất trong thế giới hàng không lúc này là sự kiện mùa hè sắp diễn ra tại thành phố Reims, "Đại hội các phi công, nơi những thành tích phi thường sắp được thiết lập".

Mở màn cho hàng loạt sự kiện hàng không năm đó là cuộc đua hàng không quốc tế đầu tiên trên thế giới, và được tài trợ hoàn toàn bởi ngành công nghiệp rượu sâm banh của

Pháp. Tên chính thức của nó là "Tuần lễ Hàng không vùng Champagne". Trong số các phi công ghi danh có những ngôi sao trong ngành hàng không Pháp như Henri Farman, Louis Blériot, Léon Delagrange và hai học trò cưng của Wilbur Wright là Charles de Lambert và Paul Tissandier (sẽ sử dụng máy bay của Wright sản xuất tại Pháp), cũng như tay phi công Mỹ Glenn Curtiss, người được Câu lạc bộ Hàng không Mỹ chọn để tham gia sau khi anh em nhà Wright từ chối.

Ở tuổi 31, Curtiss có thể hình rắn chắc, tính hay thẹn, nhưng là một đối thủ đầy quyết tâm và nghiêm túc trong cạnh tranh. Giống hai anh em nhà Wright, Curtiss khởi nghiệp từ anh thợ xe đạp tại nơi sinh trưởng, thành phố Hammondsport, bang New York. Sau đó, anh bắt đầu thiết kế và đua xe mô tô. (Anh nổi tiếng là nhà vô địch đua mô tô đầu tiên ở Mỹ, "người đàn ông nhanh nhất thế giới" đã đạt vận tốc đua mô tô lên đến 200 km/h.)

Anh bắt đầu quan tâm đến ngành hàng không khi có một tay chơi khinh khí cầu, tên Tom Baldwin nhờ anh thiết kế một động cơ nhẹ để có thể điều khiển khinh khí cầu. Một lần, vào tháng Chín năm 1906, trong khi dừng chân tại Dayton, Baldwin và Curtiss đã đến thăm Wilbur và Orville tại cửa hàng của họ. Baldwin cho là Curtiss đã đặt quá nhiều câu hỏi cho hai anh em, nhưng như sau này ông cho biết, ở anh ta "có sự bộc trực của một học sinh". Vài năm sau, Curtiss gặp Alexander Graham Bell; ông ta

giao cho anh chức "Giám đốc Thử nghiệm" tại Hiệp hội Thử nghiệm Hàng không.

Năm 1909, cùng với Augustus Herring, một người giàu có, đam mê hàng không và từng cộng tác với Octave Chanute, Samuel Langley, Curtiss thành lập Công ty Herring-Curtiss, chuyên sản xuất máy bay. Những máy bay họ thiết kế dựa trên nguyên lý dùng các cánh tà – cánh liệng – trên cánh máy bay, hay "các cánh nhỏ", để điều khiển những cử động xoay và lượn thay vì dùng phương pháp làm vênh cánh. Ý tưởng này có trước đó, xuất phát từ một kỹ sư trẻ tuổi người Pháp, Robert Esnault-Pelterie, và đã được thử nghiệm bởi Santos-Dumont, Blériot và những người khác. Alexander Graham Bell cũng quan tâm đến nó, nhưng không rõ là do ông tự nghĩ ra hay nghe lại từ Esnault-Pelterie. Ngoài ra, nó đã được anh em nhà Wright mô tả hai năm rõ mười là một biến thể từ kỹ thuật vênh cánh nằm trong bằng sáng chế của họ được cấp vào năm 1906.

Nhưng đối với Curtiss, khi đến Reims, tốc độ sẽ là điểm quan trọng nhất của anh, chiếc máy bay hai tầng cánh do anh mới thiết kế hoàn toàn phục vụ cho mục đích đó, nó được gắn một động cơ tuy nhẹ nhưng có công suất cao.

Bất cứ ai muốn có bằng chứng về những thay đổi nhanh chóng trong thế kỷ này thì hãy nhìn lại một năm trước, vào tháng Tám năm 1908, tại Le Mans. Tất cả sự

phấn khích đã dồn về một người đàn ông duy nhất, Wilbur Wright, lần đầu lái một chiếc máy bay trước khoảng 150 người. Bây giờ, tháng Tám năm nay, tại Reims, có tổng cộng 22 phi công sẽ cất cánh trong nhiều kiểu máy bay, trước một khán đài khổng lồ có sức chứa 50.000 người.

Cuộc đua đã diễn ra vào Chủ nhật, ngày 22 tháng Tám. Lúc đó, Orville và Katharine đã lên tàu thủy đi châu Âu, hai anh em nhận thấy việc biểu diễn ở Berlin là một điều cần thiết. Orville, với thành tích "rực rỡ vinh quang" vừa qua, là người đang được công chúng yêu thích nhất. Wilbur ở lại Dayton, tập trung chế tạo động cơ cùng Charlie Taylor, và phải đảm nhiệm một công việc mà ông ghét nhất, tham dự phiên tòa vào trung tuần tháng Tám trong vụ kiện Công ty Herring-Curtiss vi phạm bằng sáng chế của họ.

Sự kiện tại Reims đã tạo ra tiếng vang lớn hơn so với mong đợi. Đám đông khán giả lên đến con số 200.000 người, gấp 4 lần sức chứa của sân vận động. Những phi công dự thi đã bay cao hơn, xa hơn và nhanh hơn so với bất kỳ ai đã từng thực hiện, phá vỡ mọi kỷ lục của anh em nhà Wright trong năm qua, và người giành chiến thắng lớn nhất, được ca ngợi nhiều nhất chính là Glenn Curtiss, người đã giành được giải thưởng tốc độ.

Sự phấn khích không chỉ dừng ở Pháp và châu Âu, mà còn có thể thấy rõ qua báo chí Mỹ: "Đại hội tại Reims là một sự kiện thần thánh" (tờ *New York Sun*); "Những kẻ nhạo

báng sẽ câm miệng" (tờ *Washington Herald*); "Giải đấu hàng không mới chỉ là điểm báo hiệu trong tương lai bầu trời sẽ trở thành một xa lộ trên không" (tạp chí *Cincinnati Times-Star*); "Trong tuần này, Reims đã mở ra một kỷ nguyên mới và là một trong những giai đoạn nhiều tham vọng nhất trong lịch sử nhân loại" (*Atlanta Constitution* (Hiến pháp Atlanta)).

Qua một đêm, Curtiss đã trở thành người hùng mới của nước Mỹ. Nhưng, chỉ một tuần sau đó, một đám đông 200.000 người đã tập hợp tại sân bay Tempelhof ở Berlin để xem Orville bay, và trong các chuyến bay trình diễn của ông những ngày tiếp theo, Orville đã bay cùng với một học viên suốt 1 giờ 35 phút, lập một kỷ lục thế giới mới cho chuyến bay có chở hành khách. Đồng thời, Wilbur cũng ghi danh để thực hiện chuyến bay đầu tiên của ông trước công chúng Mỹ tại New York. Nó đã trở thành một phần trong lễ kỷ niệm 300 năm ngày Henry Hudson khám phá sông Hudson và kỷ niệm 100 năm ngày Robert Fulton chạy tàu có gắn động cơ hơi nước đầu tiên trên sông Hudson. Wilbur được trả 15.000 đô-la. Glenn Curtiss cũng tham dự buổi lễ này.

*

Viết cho Orville trên con tàu đến New York vào ngày 18 tháng Chín, Wilbur điểm lại một số các biện pháp ông có thể phải dùng, trong trường hợp ông buộc phải hạ cánh trên mặt biển ngoài khơi thành phố Manhattan. Ý tưởng dùng các ống cao su không thực tế. "Vì vậy, anh đã trở lại với kế hoạch cũ là gắn một chiếc xuồng phía dưới, giữa thân

máy bay, gần phía trước". Ông viết thêm: "Tất nhiên, anh không mong đợi phải đáp xuống nước, nhưng nếu điều đó xảy ra thì anh nghĩ đó là một sự an toàn hợp lý". Chiếc xuồng sẽ được mua ở New York. Chiếc máy bay đã được chuyển tới căn cứ quân sự trên đảo Governors tại Cảng New York, nơi Charlie Taylor sẽ gặp ông.

Tàu thuyền cập Cảng New York và sông Hudson đã trở thành một cảnh tượng chưa từng thấy ở đó, với hạm đội 20 chiếc chiến hạm của Hải quân Mỹ đang thả neo tại đó, hạm đội của Hải quân Hoàng gia Anh, các tàu Hải quân Pháp, Đức, Hà Lan, Mexico và Argentina. Ngoài ra, còn có hàng trăm tàu du lịch, tàu đánh cá, phà, tàu kéo và chiếc du thuyền khổng lồ tráng lệ Lusitania, tổng cộng khoảng 1.595 chiếc.

Thêm vào tất cả sự náo nhiệt này là lời hứa người dân New York sẽ lần đầu tiên được chứng kiến máy bay bay trên vùng biển của họ.

Nằm trên đảo Governors ở Vịnh Thượng New York, cách thành phố Manhattan 800 m về phía đông nam, là hai nhà kho chứa máy bay nằm song song với nhau, một cho Wilbur, một cho Curtiss. Khi Curtiss đến thăm quan, anh và Wilbur chào hỏi nhau một cách xã giao. Cả hai nói chuyện không quá 5 phút, chủ yếu về các sự kiện tại Reims. Wilbur biện bạch cho việc từ chối bắt tay, lấy lý do tay dính đầy dầu mỡ. Ngay lúc này, Guglielmo Marconi, người phát minh ra điện báo không dây, xuất hiện và đã rất xúc động

khi gặp Wilbur, và khăng khăng đòi bắt tay ông, dầu mỡ thì kệ dầu mỡ. Theo bố trí, bất cứ khi nào Wilbur hay Curtiss cất cánh, Marconi sẽ gửi một tin nhắn bằng điện báo không dây từ đảo Governors đến các chiến hạm ở bến cảng, và chúng sẽ lần lượt kéo cờ lên như một tín hiệu cho tàu khác và dân chúng trên đất liền.

Curtiss sau đó sẽ đi Hammondsport ở ngoại ô New York, nơi một buổi lễ long trọng sẽ được tổ chức mừng ngày ông trở về quê nhà.

Một ngày nọ, các phóng viên đang bám sát Wilbur trong một khoảng cách cho phép để hy vọng có được một cuộc phỏng vấn với ông, thấy các cậu bé từ trại lính của đơn vị đồn trú gần đó đến gần xem máy bay, họ dự đoán Wilbur sẽ xua chúng đi như ông thường làm. Thế mà Wilbur chào mừng các cậu bé với "một nụ cười thân ái" trên gương mặt. Qua cánh cửa mở rộng, họ thấy ông "giải thích từng chi tiết về chiếc máy bay".

"Anh đã ở đây khoảng một tuần và sắp sẵn sàng để bay", Wilbur viết cho Katharine vào ngày 26 tháng Chín. Ông ở tại khách sạn Park Avenue thanh lịch, nhưng ăn trưa tại Câu lạc bộ Sĩ quan trên đảo Governors.

> Hôm qua có một cuộc diễu hành hải quân lớn... Buổi tối, các con tàu và những tòa nhà chọc trời được thắp sáng bằng hàng triệu bóng đèn điện. Suốt 20 km trên sông, tàu bè đậu san sát nhau, và với từng đó ánh đèn, việc xác định phương hướng là bất khả thi.

Nói với các phóng viên tiếp cận ông, Wilbur cho biết ông không đến để phô diễn những điều kỳ diệu cho thế giới, mà là để cho tất cả mọi người có cơ hội xem máy bay làm được gì trên không. Khi được hỏi ông có nghĩ sẽ nguy hiểm khi bay trên một bến cảng ken kín tàu bè, ông cho biết một máy bay phải có khả năng bay đến bất cứ nơi nào nó muốn.

Glenn Curtiss từ ngoại ô trở về vào cuối ngày 28 tháng Chín và qua đêm trong nhà chứa máy bay của anh trên đảo Governors để bố trí một chuyến bay thử nghiệm đầu tiên vào sáng hôm sau. Anh đã thực hiện chuyến bay vào 6 giờ sáng, chỉ một người bạn và một sĩ quan quân đội làm chứng. Anh đã bay 275 m, sau đó quay lại khu vực phía Bắc thành phố New York.

Wilbur qua đêm tại khách sạn của ông trong thành phố. Đến 8 giờ sáng ông mới bắt đầu công việc kiểm tra máy bay, sau đó cất cánh lúc 9 giờ, bay thực hành khoảng 7 phút, vòng quanh đảo Governors. Hình ảnh quen thuộc của chiếc Flyer màu trắng bạc lần này có thêm một chiếc xuồng màu đỏ dài 4 m dưới bụng, bọc vải bạt. Một loại hình giao thông hiện đại nhất vừa được ra mắt công chúng trên vùng biển Mỹ, đi kèm với nó là một phương tiện giao thông cổ xưa nhất, để sẵn sàng hỗ trợ trong trường hợp có sự cố.

Ngay sau khi hạ cánh, Wilbur tuyên bố ông sẽ bay một lần nữa. Điện tín không dây được đánh đi, các cờ hiệu kéo lên, và ông bay lên. Thay vì bay về hướng cửa biển sông

Hudson như người ta tưởng, ông vòng qua phía Tây, bay ngược hướng gió vượt trên hai phà chở khách, thẳng đến tượng Nữ thần Tự do trên đảo Bedloe, bay vòng quanh bức tượng, rồi sà thấp xuống vượt trên đầu chiếc du thuyền Lusitania đnag hướng bến cảng, rồi tiến về thành phố Liverpool. Hàng ngàn người đứng xem. Công viên Battery ở đầu thành phố Manhattan dày đặc khán giả, hành khách trên boong tàu Lusitania điên cuồng vẫy nón, khăn quàng cổ, khăn tay khi Wilbur lướt qua trên đầu họ.

Ông hoàn toàn làm chủ chiếc máy bay của mình, lên xuống, nghiêng trái, phải, bay đủ mọi đồ hình. Nhưng chính hình ảnh Wilbur Wright và chiếc Flyer của ông lượn vòng quanh Tượng Nữ thần Tự do đã gây ấn tượng mạnh mẽ nhất và được nhớ đến hơn bất cứ điều gì khác, như một biên tập viên tờ *New York Evening Sun* (Mặt trời Buổi tối New York) đã cố gắng diễn tả trong một bài viết đăng trên trang nhất:

> Khi chiếc máy bay hoành tráng của ông xuất hiện gần đường chân trời, nó giống như đang bay cùng với loài hải âu... chỉ trên độ cao của bàn chân tượng Nữ thần Tự do. Nháy mắt sau, nó đã xuất hiện ở ngang ngực bức tượng, bay về phía trước một cách vững vàng.
>
> Wright dường như dừng lại trên không trong giây lát để tỏ sự tôn kính của một phi công Mỹ đối với một phụ nữ biểu tượng cho vận hội đất nước mình. Sau đó, đột nhiên ông quay về hướng đông, theo chiều gió, và lướt thật nhanh trên những con sóng hướng về bến cảng

trong tiếng còi tàu hụ inh ỏi chào mừng. Những người đàn ông và phụ nữ đang cổ vũ từ trên bờ đã làm chứng cho sự kiện Nữ thần của Tự do được một trong những đứa con của Người đến thăm bằng một con tàu chỉ cần gió để vượt biển.

Tuần báo *Harper*, "Tạp chí về Văn minh" đăng tải ngay trong số báo sau tấm ảnh ấn tượng của Wilbur đang bay quanh tượng Nữ thần Tự do với chú thích: "Một loài hải âu mới của hải cảng New York".

"Chuyến bay khá hoàn hảo nhỉ, Charlie", người ta nghe Wilbur nói với Charlie Taylor sau khi hạ cánh an toàn và leo xuống từ chiếc máy bay trên đảo Governors. "Có vẻ ổn với tôi đó, Will"– Charlie trả lời.

Ngày hôm sau, tin tức được đưa đến từ Potsdam, Đức cho biết Orville đã bay ở độ cao 300 m, cao hơn so với bất cứ ai đã từng bay.

Gió lớn từ phía bắc thành phố đã kiềm chân cả Wilbur và Glenn Curtiss trên đảo Governors trong suốt hai ngày thứ Bảy và Chủ nhật. Sau đó Curtiss tuyên bố anh phải rời đó để thực hiện một hợp đồng ở thành phố St. Louis. Để lại một mình Wilbur thực hiện chuyến bay trên sông Hudson như dự trù và tất cả đang chờ đợi.

*

Sáng thứ Hai, ngày 4 tháng Mười, mặc dù gió từ phía bắc đã giảm cường độ, nhưng vẫn còn thổi ở vận tốc 25

km/h, mạnh hơn Wilbur mong muốn. Cảm thấy gió có thể sẽ tăng cấp trở lại, ông quyết định bay. Chiếc máy bay được đưa ra khỏi nhà chứa, ông kiểm tra lại. Thấy bình chứa xăng chưa đầy, ông lấy một can xăng và tự mình đổ đầy.

Lúc 9 giờ 53 phút sáng, ông cất cánh từ đảo Governors với chiếc xuồng cấp cứu vẫn treo bên dưới máy bay. Một trong những khác biệt lần này là một lá cờ Mỹ nhỏ được cột ở đuôi lái. Katharine đã gửi nó cho ông với yêu cầu ông cho nó bay trên bầu trời thành phố New York.

Một lần nữa, các bức điện tín không dây được truyền đi. Một lần nữa, các lá cờ hiệu được kéo lên, và một lần nữa còi tàu hụ ầm ĩ, còi xe kêu inh ỏi. Các công việc trong thành phố đều dừng lại và người ta chen lấn nhau chạy ùa ra cửa sổ trong các tòa nhà chọc trời, lên sân thượng, mái các tòa cao ốc để chứng kiện cảnh tượng huy hoàng trên bầu trời của một "Wilbur Wright tuyệt vời, người phi công đến từ Dayton" như một tờ báo ở New York đã gọi ông.

Nhìn từ những tòa nhà chọc trời mới xây như tòa tháp của Công ty Bảo hiểm Nhân thọ Metropolitan Life, phong cảnh của bến cảng và sông Hudson thật hoành tráng. Ngoạn mục nhất là phong cảnh nhìn từ tầng thứ 47 của Công ty Sản xuất Máy may Singer, nằm trên đường Broadway. Sau khi xây xong, nó sẽ là tòa nhà chọc trời cao nhất thế giới.

Khi Wilbur bay qua bến cảng hướng về phía bắc, theo chiều gió hướng về sông Hudson, sự phấn khích

thậm chí còn lớn hơn. Ông đã bay lên đến độ cao 45 m với tốc độ 57 km/h. Nhưng lúc tới dòng sông, như sau này ông kể lại, ông phải đối đầu với một sức gió mạnh chưa từng thấy, hình thành bởi các tòa nhà chọc trời. Nó quá mạnh và quá nguy hiểm nên ông đã phải hạ máy bay xuống thật thấp, theo hướng tây, hay hướng bang New Jersey của dòng sông.

"Tôi đã bay ở độ cao chỉ trên những chiếc phà một chút, khi đến gần các chiến hạm, tôi lướt qua phía trên ống khói của họ. Tôi bay qua rất gần ống khói đến nỗi tôi có thể ngửi thấy mùi khói".

Sau này khi được hỏi, có chiếc tàu chiến nào của Anh nổ súng chào mừng ông không. Wilbur cho biết ông có nghe thấy một tiếng động "ồn khủng khiếp" nhưng không biết là điều gì đã xảy ra.

Nhìn thấy mái vòm Đài tưởng niệm Tướng Grant ở phía bên phải dòng sông, trên đường West 122nd, ông quyết định mình đã bay đủ xa, và vòng máy bay một góc 180 độ, ông bắt đầu bay về phía nam, rời hướng dòng sông. Lần này, ông bay nhanh hơn, bỏ lại cơn gió phía sau. "Tôi nghĩ, tôi đã trở lại chỉ với một nửa thời gian so với trước đó... Tôi lướt là là trên mặt nước và bay xa hơn nữa về phía bờ biển bang New Jersey, vượt qua các tòa nhà chọc trời ở trung tâm thành phố".

Lượt bay về của ông được chào đón nhiệt tình hơn cả lần ông còn ở trên thượng lưu sông. Bây giờ, những ngọn

đồi ở Jersey đã đen kịt người, cầu tàu, mái nhà phía thành phố Manhattan đã quá tải. Người ta ước tính một triệu người đã đến xem.

Đúng 10:26, Wilbur hạ cánh xuống đảo Governors, chỉ cách nơi ông xuất phát vài mét. Thời gian trên không của ông là 33 phút và 33 giây. Khoảng cách đi tới Đài tưởng niệm Grant và trở lại là 32 km với tốc độ trung bình 57 km/h.

Mặc cho gió thổi mạnh, các cơn gió giật từ các tòa nhà chọc trời, tiếng còi hụ đinh tai, tiếng còi xe inh ỏi, tiếng đám đông hò hét, và tiếng súng chào mừng từ các tàu chiến, ông đã thực hiện chuyến bay. Ta có thể hình dung ra sức gió mạnh khủng khiếp như thế nào khi nhìn quốc kỳ Mỹ mà Katharine đã gửi cho ông. Lúc bắt đầu chuyến bay, nó còn mới toanh, vậy mà khi trở về, rách tơi tả thành nhiều mảnh.

Charlie Taylor nói với phóng viên, ông đã vô cùng lo lắng trong suốt thời gian Wilbur "ở trên không".

> Tôi nhìn chăm chăm vào lá cờ lớn trên tòa nhà Singer đang xây. Khi nó rủ xuống và ôm cột cờ, tôi biết Wilbur ổn định, nhưng khi nó căng lộng gió, tôi biết anh ta đang gặp rắc rối. Và khi nó giật trong gió, mũi bắt đầu hướng lên trên như trong suốt cả ngày thứ Bảy, tôi bắt đầu run sợ. Vì tôi không biết làm thế nào Wilbur có thể chống lại các cơn gió mạnh đến như vậy.

Không, tôi đã không chinh phục bầu trời, Wilbur trả lời phóng viên trên đường ra cửa. "Một người đàn ông chỉ làm việc cho hiện tại trước mắt và nhắm tới phần thưởng tức thì, là một kẻ ngốc".

Không lâu sau đó, trước sự ngạc nhiên của mọi người, ông tuyên bố sẽ bay một lần nữa vào quá trưa hôm đó và lần này sẽ bay xa hơn nhiều, chuyến bay kéo dài 1 giờ, trong đó ông sẽ khoanh tròn Manhattan. Nhưng khoảng 4 giờ chiều, khi ông và Charlie Taylor đang chỉnh lại động cơ máy bay, thình lình một tiếng nổ khủng khiếp vang lên, đầu của một thanh đẩy pít tông bắn tung ra, và cái đầu đó – với chiều dài 15 cm và rộng 100 cm, "đã bay như một viên đạn pháo" chỉ cách đầu Wilbur 50 cm.

Quay qua Charlie Taylor, ông nói: "May mắn là nó đã không xảy ra khi đang ở trên không". Chiếc máy bay được đẩy đi. Thế là màn biểu diễn tại thành phố New York đã kết thúc.

Một lát sau, khi trao đổi với phóng viên của tạp chí *Scientifc American* trong bầu trời nhá nhem tối của buổi chiều tháng Mười, Wilbur được hỏi về vụ động cơ bị nổ vừa rồi liệu có ảnh hưởng gì đến hướng phát triển của ngành hàng không trong tương lai không. Ống pít tông bị nổ chỉ là "một tai nạn", Wilbur nói. Định hướng trong tương lai sẽ là: "Bay cao hơn nữa".

> Chúng ta phải bay cao, thoát khỏi vùng áp suất không đều sinh ra từ bề mặt lồi lõm của Trái Đất. Từ bây giờ,

bạn sẽ chứng kiến sự thay đổi lớn trong độ cao trung bình mà phi công sẽ phải xử lý trong các chuyến bay của họ; không những họ sẽ thấy bầu khí quyển trên cao thuận lợi hơn, mà trong trường hợp máy móc có sự cố, họ sẽ còn có nhiều thời gian và khoảng cách để khôi phục lại quyền kiểm soát hoặc thực hiện việc hạ cánh nương theo sức gió, không cần dùng động cơ.

"Thứ Hai rồi, con đã thực hiện một chuyến bay trên sông Hudson tới Đài tưởng niệm Grant và trở lại đảo Governors", Wilbur viết cho cha mình sau 3 ngày tại khu College Park, bang Maryland. "Đó là một chuyến bay thú vị và có lúc đầy phấn khích". Tất cả chỉ có thế. Ông đã đến khu College Park để bắt đầu đào tạo các sĩ quan phi công cho quân đội Mỹ.

*

Thứ Hai ngày 18 tháng Mười, hai tuần sau chuyến bay của Wilbur trên sông Hudson, Orville và Katharine đang ở Paris. Những sự kiện của họ tại Đức đã kết thúc thắng lợi, họ chỉ dừng chân ít ngày tại đó trên đường về nhà, không hề biết trước rằng 5 giờ chiều hôm đó, một máy bay của xưởng Wright sẽ xuất hiện trên bầu trời, gây ra một chấn động chưa từng thấy cho cả thành phố Paris. Nó không chỉ là chiếc máy bay đầu tiên bay trên bầu trời Paris, mà còn là chiếc đầu tiên bay trực tiếp trên bầu trời bất kỳ thành phố nào. Trong chuyến bay lên thượng nguồn sông Hudson và quay về, Wilbur đã bay rất gần New York, nhưng chỉ là trên mặt sông.

Bá tước De Lambert, hầu như không nói với ai về kế hoạch của mình, thậm chí với cả vợ ông, ông cất cánh từ Phi trường Port-Aviation tại Juvisy, 25 km về phía đông nam thành phố Paris. Phát hiện ra ông đầu tiên trên nền trời chiều nhuộm vàng là hàng trăm du khách đang ở tầng cao của Tháp Eiffel. Sau đó, có tiếng la hét từ các đường phố dưới đất: "Máy bay! Máy bay!".

Một trong những miêu tả đáng nhớ nhất về sự kiện này được nhà văn Mỹ Edith Wharton ghi lại, khi bà vừa bước ra khỏi chiếc limousine có tài xế riêng, ngay lối vào tiền sảnh của Khách sạn de Crillon trên Quảng trường Concorde, bà thấy nhiều người ngước nhìn lên bầu trời, như bà kể lại trong bức thư viết cho bạn:

> Bạn nghĩ điều gì đã xảy ra với tôi thứ Hai tuần trước? Khi tôi vừa bước ra khỏi xe ngay trước lối vào Khách sạn H. de Crillon, tôi thấy có mấy người nhìn lên trời. Tôi cũng nhìn theo, và kìa, một chiếc máy bay in trên nền trời ... nó lóe ra chỗ Quảng trường Concorde. Nó lướt thẳng trên Quảng trường, cao thật cao trên Đài tưởng niệm, nổi bật trên bầu trời hoàng hôn ánh vàng, mặt trăng mới lấp ló giữa những đám mây, nó bay qua sông Seine, hướng về điện Panthéon, lẫn khuất vào đàn chim đang bay trên trời, rồi xuất hiện trở lại, xuyên qua các đám mây nhập nhòa trong nắng hoàng hôn. Đó là Bá tước Lambert trong một chiếc máy bay hai tầng cánh của Wright, vừa bay đến từ Juvisy – và, đó là lần đầu tiên một máy bay đã bay qua thành phố tráng lệ này! Thật là "hồn vía lên mây" khi lần đầu tiên trong

đời được chứng kiến chiếc máy bay trong một không gian và thời gian như vậy.

Điều bà đã bỏ sót là Bá tước Lambert đã bay qua đỉnh Tháp Eiffel, kiến trúc cao nhất thế giới thời đó. Như thế, ông đã bay ở độ cao ít nhất là 400 đến 450 m, thực sự "rất cao".

Tin tức về chuyến bay cũng đã loan đến phi trường Juvisy, nên khi De Lambert hạ cánh, đã có hàng ngàn người tụ tập để chào đón ông. Bước ra khỏi máy bay, "mặt tái xanh nhưng rạng rỡ", ông ngay lập tức bị nhấn chìm giữa các phóng viên và một đám đông cuồng nhiệt. Trước sự ngạc nhiên tuyệt vời của ông là sự có mặt của cả Orville và Katharine Wright. Làm thế nào họ nghe được tin này và bằng cách nào họ đến được Juvisy thì không ai biết.

De Lambert khẳng định ông không phải là người anh hùng của thời đại. "Đây mới chính là người hùng", ông nói, quay sang Orville. "Tôi chỉ là người sử dụng. Ông ấy mới là nhà phát minh"; ý ông muốn nói đến cả Orville và Wilbur. "Nước Mỹ muôn năm! Đó là đất nước mà tôi mang ơn cho sự thành công của mình".

Khi Wilbur, Orville, và Katharine về tới nhà, họ hầu như không có cả thời gian để mở vali. Tất cả thời gian và tâm trí của họ phải tập trung cho các quyết định về kinh doanh và các vấn đề về bằng sáng chế, ngày thì Wilbur phải đi New York, ngày khác thì đến Washington, và sau đó cả Wilbur và Orville cùng đến New York, sau đó Wilbur lại

đi một mình lần nữa. Ngoại trừ dịp Giáng sinh, sang năm mới mọi việc vẫn tiếp tục như vậy.

Công ty Sản xuất Máy bay Wright được thành lập với trụ sở đặt trên Đại lộ Số 5 ở New York. Xưởng sản xuất máy bay Wright bắt đầu được khởi công xây dựng tại Dayton. Có thêm nhiều bữa tối vinh danh họ, nhiều huy chương và giải thưởng, trong đó có Huân chương Langley lần đầu tiên được Viện Smithsonian trao tặng. Đồng thời, có thêm những vụ kiện liên quan đến bằng sáng chế.

Với sự gia tăng số lượng người bay, các tai nạn nghiêm trọng, có khi tử vong, cũng tăng. Tại Pháp, các phi công Eugène Lefebvre, Ferdinand Ferber, và Léon Delagrange đã chết trong các tai nạn máy bay.

Wilbur bị xuống tinh thần trầm trọng vì tình trạng bất hòa với Octave Chanute bắt đầu vào tháng Một năm 1910 và kéo dài qua mùa xuân. Chanute nghĩ anh em nhà Wright đã "phạm sai lầm" khi kiện Glenn Curtiss, như ông viết trong một bức thư gửi đến một biên tập viên của tuần báo *Aeronautics* (Hàng không học). Cụ thể, Chanute không cho rằng ý tưởng của kỹ thuật vênh cánh là do anh em nhà Wright nghĩ ra đầu tiên.

Trong bức thư đề ngày 20 tháng Một, Wilbur nêu rõ vấn đề với Chanute: "Theo quan điểm của chúng tôi, cả thế giới đã nợ chúng tôi khi họ sử dụng kỹ thuật điều khiển nghiêng do chúng tôi hoàn toàn làm chủ". Phản ứng lại,

Chanute viết: "Tôi e rằng, bạn của tôi ạ, những suy nghĩ sáng suốt thường thấy ở bạn đã bị lấn át bởi ham muốn làm giàu".

Bên cạnh đó, Chanute cảm thấy phật ý bởi một điều mà Wilbur đã nói trong một bài diễn văn tại Boston về việc ông, Chanute, đã "tìm đến" anh em nhà Wright tại cửa hàng của họ ở Dayton vào năm 1901. Điều này, theo cách nghĩ của Chanute, khiến cho người ta có ấn tượng rằng ông đã tìm cách tiếp cận Wilbur, trong khi sự thật thì chính Wilbur là người đầu tiên viết thư cho Chanute vào năm 1900 để đề nghị ông cung cấp thông tin.

Wilbur và Orville thấy bức thư của Chanute "thật đáng kinh ngạc", và, trong bức thư dài nhất mà ông từng viết cho Chanute, Wilbur nói cho ông biết, về việc Chanute kết án hai anh em đã bị lòng tham chiếm đoạt tâm hồn, Wilbur cho qua, chỉ nói đơn giản: "Ngài là người duy nhất trong những người từng quen biết chúng tôi, đưa ra lời buộc tội như vậy". Ông giận nhất là chuyện Chanute đã khiến cho người Pháp có ấn tượng rằng ông và Orville chỉ là "các học viên và phụ tá" của mình, và ở chỗ, cho đến tận hôm nay, Chanute chưa bao giờ có bất kỳ thắc mắc nào về tuyên bố của hai anh em ông trong việc phát minh ra kỹ thuật vênh cánh.

> Trong năm 1901, cũng như 5 năm sau đó, có bao giờ ngài ám chỉ xa gần về việc hệ thống điều khiển nghiêng của chúng tôi đã nằm trong kỹ thuật bay từ lâu rồi... Nếu kỹ thuật này thực sự đã có từ lâu, thì thật lạ, tại

sao một hệ thống quan trọng đến như vậy, tới mức việc sở hữu cá nhân đối với nó được xem là mối nguy có thể bóp chết ngành này, lại không được xem là đáng được công bố, hay được áp dụng trong những máy bay thiết kế trước thời kỳ của chúng tôi.

Rõ ràng muốn cuộc tranh chấp được giải quyết ổn thỏa, Wilbur dùng những lời thân mật hơn ở cuối bức thư: "Nếu có thể thực hiện bất kỳ điều gì để giải quyết vấn đề này một cách êm đẹp cho cả ngài và hai anh em chúng tôi, chúng tôi sẽ sẵn sàng thực hiện phần việc của mình... Chúng tôi không mong muốn tranh cãi với một người mà chúng tôi luôn biết ơn".

Đã gần 3 tháng trôi qua mà vẫn không nhận được hồi âm từ Chanute, Wilbur viết thư một lần nữa để nói: "Em trai tôi và tôi không có nhiều bạn thân, và cũng không dễ để đánh mất một mối quan hệ như vậy".

Tôi tin rằng nếu chúng tôi không hiểu chính xác những cảm nhận của ngài lúc này, và ngài cũng không hiểu những cảm nhận của chúng tôi, thì e rằng tình bạn của chúng ta sẽ có chiều hướng xấu đi thay vì bền chặt hơn. Do sự thiếu hiểu biết hay do vô tình, mỗi người chúng ta đã chạm vào nỗi niềm của người khác và gây ra tổn thương không cần thiết. Chúng tôi đánh giá cao tình bạn có được trong những năm đầu khó khăn, và không thể khoanh tay đứng nhìn nó đang bị tàn lụi chỉ vì hiểu lầm. Một cuộc nói chuyện thẳng thắn chắc chắn sẽ cứu vãn được nó.

Lần này, Chanute đã trả lời chỉ trong vài ngày sau đó, cho biết ông rất hài lòng với bức thư của Wilbur, và hiện sức khỏe của ông đã xấu đi nhiều nên ông sắp đi nghỉ dưỡng ở châu Âu. "Tôi hy vọng khi tôi trở về từ châu Âu, chúng ta sẽ có thể nối lại mối quan hệ thân tình trước đây".

*

Ngoại trừ một tuần trong tháng Hai, mùa đông năm nay ở Dayton ôn hòa một cách bất thường. Vào ngày 16 tháng Hai, Giám mục Wright ghi lại trong nhật ký của mình: Tuyết rơi dày khoảng 3 m. Và, một lần nữa, tuyết rơi "rất nhiều" vào ngày 18 tháng Hai. Nhưng "băng tan nhanh" ngay mấy ngày sau đó, và ông lợi dụng thời gian này để đập vỡ lớp băng đóng quanh mái nhà. Nhưng vào tuần đầu tiên của tháng Ba, "mùa tuyết đã qua". "Một ngày tươi đẹp" tiếp theo đó. Nhật ký của Giám mục tiếp tục ghi: "Thời tiết đẹp", "Trời đẹp", "Thời tiết mùa xuân", "Thời tiết đẹp nhất" cứ tiếp diễn như vậy cho đến tháng Tư.

Ở phía tây Dayton, trên đường Hawthorn, trong ngôi nhà của gia đình Wright, mọi việc vẫn diễn ra bình thường như trong những mùa xuân trước đó. Chỉ không còn những lá cờ duôi nheo và đèn lồng Nhật trang trí cho buổi lễ chào mừng "Những người hùng trở về" vào mùa thu năm trước. Tất cả đã trở lại như cũ. Cửa hàng ở đường West Third, cảnh con tàu điện chạy giữa hai thành phố ra đến Ga Simms và Cánh đồng Huffman vẫn như vậy.

Cả với anh em nhàWright. Bất chấp tất cả những gì họ đã trải qua hay thực hiện, những vinh quang dành cho họ, không một dấu hiệu gì chứng tỏ họ đã thay đổi, cũng không khiến họ trở nên hợm hĩnh; ở họ không có sự khoe khoang, ra vẻ ta đây. Chính những đức tính này cộng thêm những thành tựu phi thường của họ khiến rất nhiều người ngưỡng mộ họ. Như một nhà văn đã nói: "Họ vẫn luôn là những người điềm tĩnh, tự nhiên như đang ở nhà". Katharine cũng tương tự như vậy; những sự chú ý mà cô nhận được trong tất cả các chuyến đi dường như không khiến cô thay đổi so với trước đây.

> Pau là một địa điểm rất thu hút, cô Wright khẳng định điều đó bất chấp nụ cười nửa miệng của ông anh trai Wilbur; phải, ông đồng ý rằng có nhiều cảnh đẹp ở Đức, nhưng nếu muốn nhìn thấy những vùng đất xinh đẹp, bạn không cần phải đi đâu xa hơn những cánh đồng của chúng tôi ở Simms. Bang Ohio đã cũng đủ đẹp với ông rồi. Orville gật đầu đồng tình và nhẹ nhàng gợi ý: Tuy nhiên, bạn thực sự không thể ngắm nhìn những cảnh vật đẹp nhất cho đến khi bạn ở độ cao chừng 300 m.

Nếu có bất kỳ lý do nào khiến hai anh em nhà Wright bận tâm hoặc cảm thấy phiền muộn, thì đó chính là các vụ kiện chống lại Công ty Curtiss đã vi phạm bằng sáng chế của họ. Nhưng, họ tin tưởng rằng trong trường hợp này, họ có được sự hỗ trợ mạnh mẽ của báo chí và dư luận trong nước. Như đã viết trên tờ *New York Times*, ta phải

nhớ "một điều rất quan trọng là, tính đến thời điểm anh em nhà Wright đã thành công, mọi nỗ lực để con người có thể bay trước đó đã thất bại thảm hại. Nhưng đến khi họ chứng minh rằng điều này có thể làm được, dường như ai nấy đều có thể làm được điều đó".

Cũng không thể nói rằng việc bảo vệ bằng sáng chế của nhà Wright sẽ làm chậm lại những tiến bộ trong ngành hàng không đang trên đà phát triển mạnh. Theo tờ *Christian Science Monitor* (Giám sát Khoa học Ki-tô giáo): "Sự kiên định của Giáo sư Bell trong việc bảo vệ quyền sở hữu trí tuệ của ông không làm chậm sự tăng trưởng trong việc sử dụng điện thoại". "Những vụ kiện vi phạm quyền sở hữu trí tuệ của Thomas Edison để bảo vệ phát minh của ông cũng không hạn chế việc nó được dùng rộng rãi trên thị trường". Cả Wilbur và Orville biết rõ hơn ai hết, khi ý tưởng của họ đã được ghi lại chi tiết bằng văn bản và có hình ảnh minh họa từng bước một trong suốt quá trình hình thành, thì nó là của họ.

*

Thứ Tư ngày 25 tháng Năm năm 1910 là một "ngày đẹp trời", đặc biệt ở Dayton, như được ghi lại trong nhật ký của Giám mục Wright. Đó cũng là một ngày trọng đại đối với gia đình Wright.

Hai anh em đã mời các thành viên Câu lạc bộ Máy bay Dayton cũng như bạn bè, hàng xóm và bất cứ ai quan

tâm, đến Cánh đồng Huffman để xem Orville bay. Một đám đông lên đến 2.000-3.000 người.

Các chuyến tàu điện lúc nào cũng chật kín người. Ô tô xếp hàng dài trên đường tới khu biểu diễn, hàng kem và bánh sandwich nhan nhản khắp nơi.

Như được ghi chép lại, cách Orville biểu diễn máy bay của mình đã liên tục kích động khán giả. "Một phút trước đó ông còn đang lướt là là trên mặt đất thì phút kế tiếp ông đã bay vút lên như mũi tên". Ông lượn hình số tám, vòng xoắn, bay đủ các đồ hình "một cách ngoạn mục". Điểm độc đáo nhất là ông đã bay lên một độ cao không tưởng – 830 m. Cả đại gia đình nhà Wright, gồm: ngài Giám mục, Wilbur, Katharine, Reuchlin, Lorin cùng vợ và các con ông đều có mặt để chứng kiến những bằng chứng về thiên tài của hai anh em, khi họ biểu diễn ngay trên sân nhà cho khán giả tại quê nhà.

Trong suốt những năm làm việc với nhau, Wilbur và Orville không bao giờ bay với nhau lần nào, vì nếu xảy ra sự cố làm một trong hai thiệt mạng, thì người kia sẽ sống để tiếp tục công việc. Nhưng ngày hôm nay, trên Cánh đồng Huffman, nơi họ đã bắt đầu phát triển sự nghiệp hàng không của mình, cả hai đã ngồi bên nhau, bay lên không dưới sự cầm lái của Orville.

Đối với nhiều người, đây dường như là cách để họ khẳng định đã hoàn thành trọn vẹn những gì họ đề ra. Giờ

đây, họ thấy không còn lý do gì để trì hoãn thú vui và sự hối hộp được cùng nhau bay lượn trên không.

Trong căn nhà số 7 đường Hawthorn, chỉ còn Giám mục Wright là chưa từng bay, cũng như chưa có bất kỳ ai trong độ tuổi của ông đã bay ở bất cứ nơi nào trên Trái Đất. Ông đã theo sát hai anh em ngay từ đầu, giúp đỡ họ bằng mọi khả năng của mình, không bao giờ mất niềm tin vào họ hay ngăn cản nguyện vọng của họ. Bây giờ, ở tuổi 82, trước sự cổ vũ của đám đông, ông bước ra chỗ máy bay đang đậu, và Orville không một chút do dự, mời ông leo lên.

Họ cất cánh bay lên cao trên Cánh đồng Huffman khoảng 100 m trong vòng 6 phút. Suốt chuyến bay, chỉ nghe tiếng ngài Giám mục thúc giục: "Cao hơn, Orville, cao hơn!"

PHẦN KẾT

Ngoại trừ một chuyến bay ngắn huấn luyện phi công Đức ở Berlin vào tháng Sáu năm 1911, Wilbur Wright đã không bao giờ bay trở lại, đắm chìm trong công việc kinh doanh và các vụ kiện ngày càng phức tạp. Công ty Wright mới thành lập nên đòi hỏi rất nhiều thời gian và tâm sức, nhưng các vụ kiện vi phạm quyền sở hữu trí tuệ liên tục đã gây ra nhiều căng thẳng và áp lực nhất cho cả hai anh em. "Khi nghĩ đến những gì chúng tôi có thể hoàn thành nếu chúng tôi dành thời gian đó cho các cuộc thử nghiệm", Wilbur viết cho một người bạn ở Pháp: "Chúng tôi rất buồn, đối phó với sự việc luôn dễ dàng hơn là phải đối phó với con người, và không ai có thể hoàn toàn điều khiển cuộc đời mình như ý muốn".

Điều quan trọng nhất đối với cả hai, không phải là sự mất mát về tiền bạc, mà chính là sự ghi nhận công tâm và lâu dài cho họ như những người đầu tiên phát minh ra máy bay. Uy tín của họ đang bị đe dọa và đó chính là điều quan trọng nhất. Đó là sự hãnh diện về những thành tựu của họ, cũng dễ hiểu thôi. Tổng cộng có tất cả 9 vụ kiện: 6 vụ do họ đệ đơn, 3 vụ do họ bị kiện. Thời gian trôi qua và họ thắng tất cả các vụ kiện tại các tòa án Mỹ.

Octave Chanute, đến tháng Mười năm 1910 mới từ châu Âu trở về, qua đời tại nhà riêng vào ngày 23 tháng Mười một, hưởng thọ 78 tuổi, trước khi ông và Wilbur có cơ hội gặp nhau một lần nữa. Khi nghe tin, Wilbur đáp tàu đi Chicago tham dự tang lễ, ông viết bài tưởng niệm Chanute đăng trên tạp chí *Aeronautics* để tỏ rõ lòng mình.

> Các bài viết rành mạch của ông đã cung cấp những kiến thức sáng suốt về bản chất của các vấn đề về bay lượn trên không cho một số lớn những người mà có lẽ sẽ không bao giờ nghĩ tới việc nghiên cứu vấn đề này nếu không có những bài viết của ông... Hơn nữa, nói đến đức kiên nhẫn và lòng vị tha thì khó ai có thể vượt qua ông. Rất ít người được thế giới tôn trọng và dành tình cảm triu mến hơn ông.

Năm 1911, Wilbur đã dành 6 tháng ở châu Âu để xử lý công việc kinh doanh và các vấn đề pháp lý. Thời gian còn lại, ông đi lại như con thoi giữa New York và Washington, hoặc tham dự các buổi họp hội đồng quản trị tại Dayton. Tất cả những hoạt động liên tục này đã tác động xấu lên sức khỏe của ông. Nói theo Orville, ông về nhà "mặt xanh như tàu lá".

Trong khi đó, cả gia đình quyết định xây một ngôi nhà mới, lớn hơn nhiều, theo kiểu những biệt thự ở khu vực "miền Nam nước Mỹ" trước cuộc nội chiến. Biệt thự tọa lạc ở ngoại ô của vùng Oakwood, sát phía đông nam thành phố Dayton. Hầu như tất cả các bản vẽ kiến trúc nhà đều do Orville và Katharine giám sát trong thời gian Wilbur bận bịu ở châu Âu. Chỉ có một chi tiết cho thấy

sự quan tâm của Wilbur đối với dự án là yêu cầu có một phòng ngủ và buồng tắm riêng cho mình.

Trong tuần đầu tiên của tháng Năm năm 1912, với tình trạng sức khỏe và tinh thần kiệt quệ, Wilbur đã đổ bệnh, ông sốt cao triền miên. Nó là dấu hiệu cho thấy một lần nữa căn bệnh thương hàn quái ác đã trở lại. Ý thức được tình trạng sức khỏe của mình, ông yêu cầu gặp luật sư để soạn thảo di chúc.

Luôn có người túc trực bên giường bệnh. "Wilbur đã không khỏe hơn", Giám mục Wright ghi lại vào ngày 18 tháng Năm. Wilbur đã "không còn hy vọng", ông viết ngày 28 tháng Năm.

Wilbur Wright đã qua đời trong căn phòng của mình ở nhà số 7 đường Hawthorn lúc 3 giờ 15 phút sáng thứ Năm ngày 30 tháng Năm năm 1912, hưởng dương 45 tuổi.

> Một cuộc đời ngắn ngủi nhưng đầy ý nghĩa [Giám mục viết]. Không bao giờ cạn kiệt ý tưởng, không bao giờ lùi bước hay nao núng, con người đầy lòng tự tin và khiêm tốn tuyệt vời, luôn nhận ra và theo đuổi lẽ phải. Nó đã sống và ra đi như vậy.

Điện thoại, điện tín chia buồn từ bạn bè, hàng xóm, tất cả các đoàn thể trong và ngoài nước đổ về. Họ nhận được hàng ngàn bức điện tín ngay trong buổi chiều hôm đó. Những bài tưởng niệm đầy xúc động liên tiếp xuất hiện trên các mặt báo trong những ngày tiếp theo. Theo một bài báo ở Dayton, số lượng hoa đến viếng có thể chất đầy một toa tàu chở hàng.

Mặc dù gia đình mong muốn tổ chức một tang lễ trong riêng tư, nhưng một đám đông ước tính khoảng 25.000 người đã đến viếng linh cữu của Wilbur được quàn tại nhà thờ Giáo hội Trưởng lão Đệ nhất. Buổi lễ diễn ra nhanh chóng, ông được chôn cất trong khu đất dành cho gia đình tại Nghĩa trang Woodland.

> Wilbur đã qua đời và đã được mai táng! [Giám mục viết]. Tất cả chúng tôi đều bị chấn động. Không thể tưởng tượng được là nó đã ra đi. Có lẽ Orville và Katharine cảm nhận rõ nhất sự mất mát này. Chúng nói rất ít.

Trong 5 năm tiếp theo, Giám mục Wright sống với Orville và Katharine. Mặc dù không còn công cán xa nhà cho các công việc nhà thờ nữa, ông vẫn hoạt động tương đối tích cực. Cuộc sống của ông, cũng như của những người con, đã thay đổi rất nhiều nhờ tình trạng tài chính dư giả của gia đình. Ông ưa thích những chuyến đi chơi xa trong xe ô tô mới của Orville, do Orville cầm lái. Mùa xuân năm 1914, sau 42 năm ở số 7 đường Hawthorn, cả ba chuyển vào ngôi biệt thự lộng lẫy có các cột trụ bằng đá trắng tráng lệ ở vùng Oakwood, nơi họ đã tự hào đặt tên là Đồi Hawthorn. Năm 1916, Orville tặng cho cả nhà một kỳ nghỉ hè dài ở Canada, thuê cả một ngôi nhà trên hòn đảo trong vịnh Georgian. Thời gian này vô cùng thú vị, đến nỗi Orville mua một hòn đảo riêng dành cho các mùa nghỉ hè sau.

Giám mục tiếp tục đọc, viết bài cho các ấn phẩm tôn giáo, và tận hưởng thú đi bộ mỗi buổi sáng. Một ngày thứ

Bảy trong tháng Mười, ông cùng Katharine và Orville tham gia một cuộc diễu hành của Phụ nữ đòi quyền bầu cử tại thành phố. Có thể nói ông là người lớn tuổi nhất trong cuộc diễu hành.

Giám mục Milton Wright qua đời năm 88 tuổi, vào ngày 3 tháng Tư năm 1917.

*

Katharine không bao giờ quay trở lại nghề dạy học, cô đã dành nhiều thời gian tại Đại học Oberlin để cổ xúy cho phong trào nữ giới đòi quyền bình đẳng, và hỗ trợ Orville khi cần. Năm 1913, cô cùng anh trai tham gia một chuyến đi châu Âu, tới London, Berlin và Paris.

Cùng với người giúp việc trung thành Carrie Grumbach, họ sống thoải mái cùng nhau như trước tại Đồi Hawthorn cho đến năm 1926. Đó cũng là lúc Katharine, ở tuổi 58, tuyên bố cô sẽ kết hôn với một bạn học cùng lớp ngày xưa ở Đại học Oberlin, ông Henry J. Haskell, một người góa vợ và là phóng viên của tờ *Kansas City Star* (Ngôi sao Thành phố Kansas). Cùng là thành viên Hội đồng Quản trị Đại học Oberlin nên họ cũng thường giáp mặt nhau trong một thời gian dài, và mặc dù Orville có biết Haskell và coi ông ta như một người bạn của gia đình, nhưng ông tức giận và không khoan nhượng khi Katharine khăng khăng đòi kết hôn. Đám cưới được tổ chức tại Oberlin; Orville từ chối tham dự, thậm chí còn không nói chuyện với em gái, cảm thấy như mình bị phản bội.

Trong tất cả các "mối bận tâm" của Orville, điều này có lẽ tồi tệ và đáng tiếc nuối nhất. Về phần Katharine, cô đau đớn cùng cực. Cô chuyển đến sống tại thành phố Kansas. Hai năm sau, nhận được tin cô sắp qua đời vì viêm phổi, Orville đã từ chối đi gặp cô. Chỉ đến phút cuối cùng, ông mới thay đổi ý định để đến ở bên cô cho đến lúc cô ra đi.

Katharine qua đời ngày 3 tháng Ba năm 1929. Thi hài cô được đưa trở lại Dayton và chôn cất bên cạnh cha mẹ và Wilbur tại Nghĩa trang Woodland.

Trong khi Wilbur đã hầu như ngừng bay sau chuyến bay chung của ông với Orville trên Cánh đồng Huffman vào tháng Năm năm 1910, Orville vẫn tiếp tục thực hiện các chuyến bay thử nghiệm cho máy bay của hãng Wright thêm 7 năm nữa. Tháng Chín năm 1910, ông đã bay ngang qua thành phố Dayton, điều chưa ai làm trước đó. Một vài tuần sau đó, với kiểu máy bay mới của nhà Wright – "Cậu bé khổng lồ", ông đạt vận tốc 128 km/h. Vài năm sau, ông lại bắt đầu thử nghiệm với kiểu máy bay mới, kiểu thủy phi cơ của hãng Wright. Sau đó, ông trở về Kitty Hawk để tiến hành các cuộc thử nghiệm với tàu lượn; ông lập kỷ lục bay lên liên tục trong gần 10 phút – một kỷ lục đứng vững trong suốt 10 năm. Năm 1913, trong vòng hai tháng, ông đã thực hiện hơn 100 chuyến bay, đồng thời thử sức với máy bay có cánh quạt đơn. Năm 1914, ông thoát chết trong gang tấc khi chiếc thủy phi cơ của ông đâm xuống sông Miami.

Orville hy vọng có thể bay cho đến cuối đời, nhưng đã phải từ bỏ ý định đó vào năm 1918, ở tuổi 46, vì những

cơn đau vẫn còn kéo dài và các khớp xương bị cứng lại, hậu quả của vụ tai nạn tại Căn cứ Fort Myer gần 10 năm trước. Năm 1918, ông bán Công ty Wright và thành lập Phòng Thí nghiệm Hàng không nhà Wright trong tòa nhà gạch một tầng mộc mạc ở trung tâm thành phố, nơi ông dự định tập trung sức lực của mình vào các nghiên cứu khoa học.

Phần thưởng tài chính cho những nỗ lực và thành tựu của họ cũng tương đối, mặc dù không quá lớn như nhiều người tưởng. Trong di chúc của mình, Wilbur để lại 50.000 đô-la cho mỗi anh em: Reuchlin, Lorin và Katharine. Phần tài sản còn lại, ước tính 126.000 đô-la, dành cho Orville. Với sự thành công của Công ty Wright và công việc kinh doanh của mình, Orville khởi sắc hơn rất nhiều. Tổng trị giá tài sản khi ông qua đời là 1.067.105 đô-la, tương đương với 10.300.000 đô-la hiện nay. Mặc dù đó là khối tài sản không nhỏ, nhưng hầu như chưa thấm tháp gì so với bất kỳ một đại triệu phú nào vào thời gian đó.

Nếu tiền bạc là mục tiêu chính của Wilbur, Orville khẳng định, thì họ đã cố gắng làm điều gì đó để có những triển vọng xán lạn hơn thế. Ông nghĩ, nếu nói công bằng thì họ có cuộc sống sung túc, chứ không phải là giàu sang, và thích trích dẫn câu của cha mình: "Tất cả tiền bạc ta cần chỉ ở mức vừa đủ, để khỏi trở thành gánh nặng cho người khác".

Trong những năm sau sự ra đi của Wilbur, Orville phải một mình đối mặt với gánh nặng và những rắc rối của

các vụ kiện. Hơn nữa, ông đã giận điên lên vì nỗ lực của người đứng đầu Viện Smithsonian, Charles D. Walcott, khi ông ta tìm cách phục hồi danh dự cho Samuel P. Langley, với sự hỗ trợ của Glenn Curtiss, điều đó sẽ làm mất uy tín của anh em nhà Wright.

Họ lập luận trường hợp thất bại của Langley là do lỗi kỹ thuật của giàn phóng chứ không phải lỗi của máy bay. Chiếc máy bay Aerodrome được đưa ra khỏi nơi cất giữ để bay thử nghiệm một lần nữa. Điều không được tiết lộ là chính Curtiss đã giám sát việc thực hiện các sửa đổi chính cho chiếc máy bay này. Do đó, khi được đem ra thử nghiệm một lần nữa vào năm 1914, nó đã có một chuyến bay tương đối thành công. Sau đó, Viện Smithsonian tuyên bố: "Giáo sư Samuel P. Langley đã thực sự là người đầu tiên thiết kế và lắp ráp một chiếc máy bay có người lái, có khả năng thực hiện thành công một chuyến bay".

Trước khi chiếc Aerodrome được trả lại Viện Smithsonian để triển lãm, Walcott ra lệnh nó phải được sửa lại như nguyên bản vào năm 1903.

Sự giận dữ của Orville là đúng và hoàn toàn hợp lý. Trước kia, khi ông và Wilbur từng đề nghị gửi chiếc Flyer 1903 đến cho Viện Smithsonian, nhưng Walcott đã từ chối họ. Năm 1928, Orville cho Viện Bảo tàng Khoa học London mượn chiếc Flyer 1903 để trưng bày. Chỉ đến lúc đó, Hội đồng Giám sát Viện Smithsonian mới thông qua một nghị quyết tuyên bố: "Anh em nhà Wright được chính

thức công nhận đã thiết kế và thực hiện thành công chuyến bay đầu tiên có chở một hành khách bằng một chiếc máy sử dụng động cơ phản lực nặng hơn không khí". Nhưng phải mất 20 năm nữa, chiếc Flyer 1903 của hai anh em nhà Wright mới được đưa về từ thành phố London để triển lãm tại Viện Smithsonian. Lúc đó, Orville đã không còn.

Câu chuyện còn tệ hơn khi một số người khác cũng tự nhận mình là người đã thực hiện các chuyến bay trước cả hai anh em nhà Wright. Gây khó chịu nhất là chuyện của một người Mỹ gốc Đức tên Gustave Whitehead, người được cho là đã bay chiếc máy bay tự chế tại Connecticut vào năm 1901 và năm 1902. Tuy là một câu chuyện hoàn toàn vô căn cứ và không đúng sự thật, nhưng nó vẫn gây sự chú ý trong suốt những năm qua đến nỗi Orville cảm thấy buộc phải lên tiếng. Trong một bài viết có tựa đề "Chuyến bay truyền thuyết của Whitehead" đăng trên tạp chí *U.S. Air Services* (Dịch vụ Hàng không Hoa Kỳ) vào năm 1945, ông đã thẳng thắn chỉ ra Whitehead là một kẻ hoang tưởng. Kỳ lạ thay, câu chuyện vẫn thu hút sự chú ý, mặc dù vẫn chưa có bằng chứng cụ thể nào được đưa ra.

*

Thời gian đó, những tiến bộ trong lĩnh vực chế tạo máy bay tăng tốc hơn so với những gì Orville hay bất kỳ ai trong thế hệ của ông có thể hình dung. Và, bước vào Thế chiến I, máy bay đã phát triển thành một loại vũ khí mà con người chưa từng biết đến trước đó.

Năm 1927, phi công trẻ Charles Lindbergh bay qua Đại Tây Dương, hạ cánh tại Paris, một kỳ công mà anh em nhà Wright không tin là có thể thực hiện được. Khi trở về Mỹ, Lindbergh đã đến thành phố Dayton gặp Orville tại Đồi Hawthorn để tỏ lòng kính trọng. Đây là một sự kiện gây hứng thú cho dân chúng ở Dayton kể từ khi hai anh em trở về từ châu Âu 18 năm trước.

Orville sống để chứng kiến sự chết chóc và tàn phá khủng khiếp bởi các máy bay ném bom khổng lồ trong Thế chiến II, và trong nhiều cuộc phỏng vấn, ông đã nỗ lực hết mình để biện hộ cho cả mình và Wilbur.

> Chúng tôi hy vọng rằng chúng tôi đã phát minh ra một phương tiện có thể mang lại hoà bình lâu dài cho Trái Đất. Nhưng chúng tôi đã sai... Không, tôi không hề hối tiếc về vai trò của mình trong việc phát minh máy bay, mặc dù không ai có thể day dứt hơn tôi về sự tàn phá mà nó đã gây ra. Tôi cảm nhận về máy bay cũng giống như tôi cảm nhận về lửa. Dù tôi tiếc thương cho tất cả những thiệt hại khủng khiếp do lửa gây ra, nhưng tôi vẫn nghĩ rằng cuộc sống của nhân loại đã tốt đẹp hơn vì ai đó đã phát hiện ra cách làm ra lửa, và chúng ta đã biết sử dụng lửa cho hàng ngàn ứng dụng hữu ích.

Thời gian trôi qua, Orville dần rút khỏi các quan hệ giao tế xã hội, nhưng ông vẫn cảm thấy phải có trách nhiệm tham gia vào một số nghi lễ do công chúng tiếp tục tổ chức để vinh danh ông. Ông tham dự phần lớn là bởi muốn giữ gìn hình ảnh và sự tôn trọng mà người dân dành cho

Wilbur. Ông được trao bằng danh dự từ các trường đại học Harvard, Cincinnati, Michigan và Oberlin. Năm 1919, ông được trao bằng Thạc sĩ Khoa học Xã hội danh dự từ Đại học Yale, trường đại học mà cách đây gần 40 năm, Wilbur đã hy vọng có thể ghi danh nhập học.

Orville tham dự lễ trao tặng Thư viện Wright nằm trong Công viên Katharine Wright ở thị trấn Oakwood. Ông đồng ý việc di dời cửa hàng xe đạp Wright và ngôi nhà của gia đình ở số 7 đường Hawthorn từ Dayton đến khu bảo tàng ngoài trời của Henry Ford, làng Greenfield, Dearborn, Michigan. Ông tham dự buổi khai mạc chính thức của khu bảo tồn vào đúng ngày sinh nhật thứ 71 của Wilbur.

Trong số rất nhiều tượng đài kỷ niệm hai anh em nhà Wright, tượng đài đầu tiên là ở Le Mans năm 1920, dành riêng cho Wilbur. Lớn nhất là đài Tưởng niệm Wright tại thành phố Kitty Hawk trong vùng đồi Kill Devil được khánh thành vào năm 1932 với sự có mặt của Orville, đại diện cho cả hai anh em. Một đài tưởng niệm Wilbur và Orville Wright cũng được xây dựng trên ngọn đồi Wright Brothers nhìn xuống Cánh đồng Huffman; và, vào năm 1945, tàu sân bay USS Wright được hạ thủy.

Orville vẫn ở Đồi Hawthorn, được Carrie Grumbach chăm sóc, và sống thọ hơn Wilbur 36 năm. Ông đã sống để chứng kiến những chuyển biến lớn trong ngành hàng không với sự ra đời của động cơ đẩy phản lực, sự xuất hiện của tên lửa, và sự phá vỡ bức tường âm thanh vào năm 1947.

Ông qua đời sau một cơn đau tim ở tuổi 77 tại bệnh viện Miami Valley, thành phố Dayton, vào 10 giờ 30 phút tối ngày 30 tháng Một năm 1948. Ông yên nghỉ tại Nghĩa trang Woodland với mẹ, cha, Wilbur và Katharine.

Một người đàn ông lịch lãm ngay đến phút lâm chung, "lịch lãm gần như không tì vết", như người ta vẫn bình luận về ông – luôn ăn mặc chỉn chu, đôi giày đánh bóng. Orville cũng được biết đến là người lái ô tô với một tốc độ kinh hoàng, đến nỗi cảnh sát Oakwood cũng phải nhắm mắt, nín thở cho tới khi ông chạy qua trên đường đến phòng thí nghiệm tại trung tâm thành phố.

*

Ngày 20 tháng Bảy năm 1969, khi Neil Armstrong, một người Mỹ sinh ra và lớn lên ở phía Tây Nam bang Ohio, đặt chân lên mặt trăng, ông đã mang theo lên đó một mẩu vải muslin nhỏ được cắt từ cánh chiếc Flyer 1903, để tưởng nhớ hai anh em nhà Wright.

TRI ÂN

Trước hết tôi xin chân thành cảm ơn sự hỗ trợ nhiệt tình không gì so sánh được của Thư viện Quốc hội cùng toàn thể nhân viên ở đó. Phần lớn tư liệu về Wilbur và Orville Wright – những bức thư tay, nhật ký, sổ tay kỹ thuật, các tài liệu và bản dự trình do chính anh em nhà Wright chuẩn bị, cũng như một khối lượng lớn các thông tin cá nhân, gia đình chưa được công bố – đã được tìm thấy ở đây.

Rất hiếm để có được một kho tư liệu phong phú đến từng chi tiết như vậy. Thời đó, rất tiếc là còn ít người viết thư tay và ghi nhật ký, bởi vậy tập tư liệu về anh em nhà Wright nhắc nhở về thời kỳ ấy, và là một minh chứng hùng hồn rằng các bản văn có thể tái hiện lịch sử một cách sống động. Rất hiếm khi mà nhà Wright, từ người cha cho đến các cậu con trai hay con gái viết một cách hời hợt, cẩu thả hay viết không chủ đích. Phần lớn những nội dung họ viết cho nhau, chỉ riêng cho nhau thôi, là những điều quan trọng. Những bức thư của gia đình được lưu trữ trong Thư viện lên đến hơn 1.000 trang. Ngoài ra còn có một khối lượng lớn các cuốn sổ lưu trữ thông tin, hình ảnh (cắt dán từ báo chí...) về gia đình, thật là một nguồn tư liệu quý giá.

Đối với nhân viên Thư viện, tôi đặc biệt tri ân người bạn thân lâu năm, Jeff Flannery, Trưởng phòng Đọc bản thảo; Laura J. Kells, chuyên viên phụ trách văn khố; Chuyên viên bản thảo và nghiên cứu anh em nhà Wright, Len Bruno và Michael Klein. Việc quan sát và lắng nghe bà Laura J. Kell giải thích về cách thu thập dữ liệu từ các sổ tay kỹ thuật của hai anh em nhà Wright, nhất là ở giai đoạn quan trọng trong thời kỳ ở Kitty Hawk, là một trải nghiệm thú vị.

Cũng như nhiều người đã từng nghiên cứu về anh em nhà Wright, tôi rất biết ơn công trình nghiên cứu của cố học giả Marvin W. McFarland của Thư viện Quốc hội, người đã biên tập bộ *The Papers of Wilbur and Orville Wright, 1899–1948* (Tư liệu của Wilbur và Orville Wright, 1899–1948), thành hai tập xuất bản lần đầu năm 1953. Chỉ riêng những chú thích mở rộng của ông cũng đã rất giá trị.

Đóng góp vào những nỗ lực chung của chúng tôi trong nhiều năm qua, Mike Hill đã hỗ trợ tôi rất nhiều bằng năng lực nghiên cứu của một chuyên gia, đặc biệt về việc thu thập dữ liệu trong văn khố của thư viện. Ông cũng cùng thực hiện chuyến đi khảo sát thực tế với tôi qua suốt lộ trình không gian của cuộc đời anh em nhà Wright, từ Dayton, Kitty Hawk, cho đến sân bay huyền thoại tại thành phố Le Mans và thành phố Pau của nước Pháp. Nếu có một nhà nghiên cứu tận tâm và say mê với công việc hơn ông, thì tôi vẫn chưa được gặp. Một lần nữa, tôi xin chân thành cảm ơn ông và biết ơn vì những gì ông đã làm.

Bên cạnh việc đánh đi đánh lại những bản thảo, từ chương này qua chương khác, Melissa Marchetti đúng là được một bà tiên gửi đến để giúp tôi ngay từ bước đầu, giúp thu thập, nghiên cứu các tập hồi ký và làm việc với Mike Hill về nguồn chú thích. Betsy Buddy, từ văn phòng ở Pháp, đã giúp tôi rất nhiều trong những nghiên cứu vô cùng cần thiết và dịch thuật một khối lượng lớn các tư liệu mới, tôi luôn luôn biết ơn sự đóng góp của bà.

Con gái tôi Dorie Lawson phải được trao huân chương vì những nỗ lực lớn theo nhiều cách khác nhau để giúp công việc được tiến hành tốt đẹp như dự liệu.

Đối với những ai muốn hiểu rõ thành tựu vĩ đại của anh em nhà Wright và đóng góp của nó cho lịch sử nhân loại, thì Viện Smithsonian có vai trò nổi bật, hiện tại cũng như vào thời của hai anh em họ. Tại đây, treo lơ lửng trong Bảo tàng Hàng không và Vũ trụ Quốc gia là mô hình nguyên bản của chiếc Flyer 1903. Ngoài ra, ở đây còn trưng bày nhiều đồ vật và tư liệu về cuộc đời và sự nghiệp của hai anh em.

Lúc mới bắt đầu công việc, tôi đã nhận được sự hỗ trợ đắc lực của Tom Crouch, người phụ trách thâm niên trong Bảo tàng Hàng không và Vũ trụ Quốc gia và cũng là tác giả của cuốn sách trứ danh *The Bishop's Boys: A Life of Wilbur and Orville Wright* (Những cậu con trai của Giám mục: Cuộc đời của Wilbur và Orville Wright). Về thời gian mà ông đã hào phóng dành cho tôi và Mike Hill, hướng

dẫn chúng tôi tham quan các máy bay của anh em Wright đang được lưu giữ tại Trung tâm Udvar-Hazy của Viện Smithsonian trong Sân bay Dulles. Tôi hết sức tri ân!

Tôi cảm ơn Peter Jakab – một chuyên gia khác của Viện Smithsonian về anh em nhà Wright và là người cùng biên tập với Rick Young với tuyển tập *The Writings of Wilbur and Orville Wright* (Những bản thảo của Wilbur và Orville Wright) – về những nhận xét và sự hiểu biết thấu đáo mà ông đã chia sẻ trong bữa trưa vào vài năm sau đó.

Bộ sưu tập ảnh đồ sộ được trưng bày tại Đại học Quốc gia Wright, thành phố Dayton, bang Ohio vô cùng giá trị bởi có rất nhiều điều có thể tìm thấy về câu chuyện nhà Wright qua những bức ảnh về cuộc sống gia đình và hàng trăm bức khác về các nghiên cứu và thử nghiệm của họ, do chính họ tự chụp lại. Thời gian tôi dành cho bộ sưu tập và trao đổi với người quản lý có kiến thức sâu rộng, Dawne Dewey, cùng trợ lý của bà, John Armtrong, thật sự hữu ích và thú vị. Ngoài ra, tôi còn biết ơn Dawne Dewey cho công trình biên tập các cuốn nhật ký của Giám mục Wright viết từ năm 1857 đến 1917. Cuốn sách không chỉ được sử dụng như một tài liệu quý giá mà còn là một món ăn tinh thần thú vị cho tôi.

Sự tri ân của tôi dành cho Dean Alexander –Quản lý Công viên Di sản Hàng không Quốc gia ở Dayton, một kho tàng các vật lưu niệm của nhà Wright, và Ed Roach – nhàsử gia chính của Công viên này. Họ đã giới thiệu cho tôi

và Mike Hill về thành phố Dayton và Cánh đồng Huffman và trả lời các câu hỏi liên quan.

Rất nhiều sự cảm ơn nữa, cho sự trợ giúp của Alex Heckman, Giám đốc điều hành phân bộ giáo dục và bảo tàng, và Mary Oliver, giám đốc phân bộ sưu tập Công Viên Lịch sử Carillon của Dayton, và Nancy R. Horlacher, chuyên gia nghiên cứu lịch sử tại Thư viện Trung tâm Dayton.

Các câu chuyện và nhận xét được chia sẻ bởi hai hậu duệ nhà Wright, Amanda Wright Lane và em trai bà, Stephen Wright trong những buổi tối thân mật tại Dayton, không những đặc biệt giá trị mà còn vô cùng thú vị. Tình bạn của họ là một trong những phần thưởng cho công việc của tôi.

Nhiều người dân tại Kitty Hawk đã bỏ dở công việc của mình để dành thời gian và sự giúp đỡ tôi. Tôi đặc biệt cảm ơn Bill Harris của Hiệp hội Hàng không Đầu tiên về những hiểu biết của ông đối với vùng đất Outer Banks vào đầu thế kỷ XIX, cũng như những nghiên cứu quý báu của ông; Quản lý Kaeli Schurr cùng trợ lý của ông – Sarah Downing, và Tama Creef, nhân viên lưu trữ tại Trung tâm Nghiên cứu Lịch sử Outer Banks ở Manteo; và Josh Boles và Darrel Collins tại Đài tưởng niệm Quốc gia Anh Em nhà Wright, thuộc hệ thống Công viên Quốc gia Mỹ, tại vùng đồi Kill Devil. Bill Harris và Sarah Downing đã dành thời gian đọc các chương trong cuốn sách của tôi về những sự kiện xảy ra tại Kitty Hawk và đưa ra nhiều ý kiến, chỉnh sửa trước khi sách được xuất bản.

Tôi cũng biết ơn về tình bạn và sự tiếp đón niềm nở của John Tucker và nhân viên khách sạn First Colony tại Nags Head.

Tại bang Virginia, Paul Glenshaw và Leah Rubalcaba đã rất hào hiệp hướng dẫn chúng tôi tham quan một ngày tại căn cứ Fort Myer, và trả lời bất kỳ câu nào về chuyến bay định mệnh của Orville cùng tai nạn thảm khốc ngày hôm đó.

Tôi cũng cảm ơn Patricia Mooradian, Christian Overland, Marc Greuther, Tery Hoover, Matheu Anderson, Linda Skolarus và tất cả nhân viên tại Bảo tàng Ford ở Dearborn, bang Michigan. Họ đã nỗ lực hết sức để hai chuyến viếng thăm của chúng tôi thật sự hữu ích và thú vị. Toàn bộ ngôi nhà của gia đình Wright tại số 7 đường Hawthorn với đầy đủ nội thất ban đầu, cùng cửa hàng xe đạp của họ, được bảo tồn nguyên vẹn ở đây, đưa người xem đến với thế giới và lối sống của họ một cách sống động nhất. Tại Le Mans, Marc Denoueix, một chuyên gia chuyên nghiên cứu về tầm quan trọng của các buổi biểu diễn của Wilbur Wright tại đó; và tại Pau, Paul Mirat cũng không kém chuyên môn về cùng đề tài này, đã dành cho chúng tôi những buổi tham quan hữu ích nhất. Tôi cũng trân trọng cơ hội được tiếp chuyện với một thành viên lớn tuổi trong gia tộc danh giá Bollée tại Le Mans, Gerard Bollée; và được François Piquera hướng dẫn tham quan Bảo tàng xe ô tô nổi tiếng tại Le Mans. Và, một lần nữa, cảm ơn Phi cơ Trưởng Nicole Sammels của hãng hàng không NetJets.

Tôi cũng biết ơn Thư viện Quận Medina và Hiệp hội Lịch sử Quận Medina tại Ohio, Thư viện Công Camden và Bảo tàng Giao thông Owls Head tại Maine, Judy Schiff tại Thư viện Sterling ở Yale, Melissa Cronyn và Miles Barger của Hệ thống Công viên Quốc gia Mỹ.

Tôi cũng xin gửi lời chào đến người bạn cũ và cũng là một nhà đại diện bản quyền, Mort Janklow, rất cảm ơn anh về những lời khuyên chí tình và những lời động viên để giúp tôi tiến hành công việc này.

Đối với Michael Korda, tác giả, biên tập viên, kiêm cựu phi công RAF và là người bạn thân lâu năm, tôi hết sức biết ơn vì sự quan tâm, những lời khuyên và sự động viên liên tục của anh. Cho những người tại Simon & Schuster – Carolyn Reidy, Jonathan Karp, Julia Prosser, Johanna Li và người biên tập viên tài năng của tôi, Bob Bender, tôi hy vọng ông hiểu tôi rất trân trọng vai trò của ông và rất thích thú khi được làm việc chung với ông.

Tôi chân thành biết ơn Wendell Minor về bìa sách tuyệt đẹp và Amy Hill về việc dàn trang cho cuốn sách. Họ là những bậc thầy trong công việc của mình và thật hân hạnh cho tôi được hợp tác với họ cho cuốn sách này và các cuốn sách khác.

Tôi tri ân biên tập viên Fred Chase vì đã đọc kỹ và soát lỗi cho cuốn sách, cảm ơn Lisa Healy và Chrisy Carruth vì đã làm mục lục cho cuốn sách.

Vì sự quan tâm mà họ dành cho cuốn sách này cũng như những nghĩa cử của họ, tôi cảm ơn Bob và Happy Doran, Bob và Dianthe Eisendrath, Adam van Doran, Jeff Dunn, Mike Buddy, Kenny Young; anh tôi, George McCullough; và đặc biệt là con gái tôi Melissa McDonald; các con trai tôi David, William và Geoffrey McCullough; và con rể tôi, Tim Lawson. Tất cả đã đọc và đóng góp ý kiến cho bản thảo.

Và tôi cũng cảm ơn Tom Furrier, chuyên viên bảo trì máy đánh chữ, đã giúp cho chiếc máy đánh chữ hiệu Royal của tôi lúc nào cũng như mới.

Người giúp đỡ tôi nhiều nhất, hết sức khuyến khích, động viên và là người không thể thiếu trong cuộc đời tôi, và luôn là người xứng đáng nhất với tất cả lòng tri ân của tôi, là tổng biên tập và ngôi sao dẫn đường của tôi, vợ tôi, Rosalee.

TỦ SÁCH NHÂN VẬT

1. 44 đời tổng thống Hoa Kỳ, *William A. Degregorio*
2. Adolf Hitler – Chân dung trùm phát xít, *John Toland*
3. Anh em nhà Himmler, *Katrin Himmler*
4. Ataturk – Người khai sinh nhà nước Thổ Nhĩ Kỳ hiện đại, *Andrew Mango*
5. Einstein – Cuộc đời và vũ trụ, *Walter Isaacson*
6. Elon Musk – Tesla, SpaceX và sứ mệnh tìm kiếm một tương lai ngoài sức tưởng tượng, *Ashlee Vance*
7. Hillary Clinton – Bí mật quốc gia và sự hồi sinh, *Jonathan Ellen và Amie Parners*
8. Hồi ký chính trị, *Tun Dr Mahathir Mohamad*
9. Hồi ký Lý Quang Diệu: Câu chuyện Singapore, *Lý Quang Diệu*
10. Hồi ký Lý Quang Diệu: Từ thế giới thứ ba vươn lên thứ nhất, *Lý Quang Diệu*
11. Kỷ nguyên Park Chung Hee và quá trình phát triển thần kỳ của Hàn Quốc, *Kim Byung-Kook*
12. Napoleon Đại đế, *Geoffrey Ellis*
13. Nhật hoàng Hirohito và công cuộc kiến thiết nước Nhật hiện đại, *Herbert P. Bix*
14. Những thời khắc quyết định, *George W. Bush*
15. Shogun cuối cùng, *Shiba Ryotaro*
16. Tiểu sử David Ben-Gurion – Lịch sử hình thành nhà nước Israel, *Michael Bar-zohav*
17. Tự truyện Benjamin Franklin, *Benjamin Franklin*

THÔNG TIN CỘNG ĐỒNG ĐỌC SÁCH TINH HOA

CỘNG ĐỒNG ĐỌC SÁCH TINH HOA thành lập từ tháng Một năm 2016, và đến nay đã có 25.000 thành viên.

Cộng đồng được thành lập với mong muốn là nơi quy tụ những độc giả, dịch giả, biên tập viên, nhà nghiên cứu, những người yêu thích dòng sách lịch sử, khoa học, xã hội, chính trị... với mục đích giao lưu, trao đổi, cùng nâng cao chất lượng dịch thuật; thúc đẩy sự phát triển của văn hóa đọc, làm lan tỏa tri thức, từ đó đóng góp và tạo ra những tác động tích cực đến xã hội.

MỘT SỐ HOẠT ĐỘNG NỔI BẬT CỦA CỘNG ĐỒNG:

- *Hoạt động online:*

(1) Tư vấn chọn sách, đề xuất sách hay; (2) Dịch; (3) Hiệu đính/ biên tập/trao đổi dịch thuật; (4) Các ý kiến khác như bìa, lời giới thiệu... trong quá trình triển khai sách; (5) Review sách; (6) Các ý tưởng liên quan đến xuất bản...

- *Hoạt động offline:*

(1) Tổ chức các sự kiện offline liên quan đến sách; (2) Tặng sách hằng tháng cho các thành viên nổi bật; (3) Tổ chức các cuộc thi điểm sách, bình chọn sách...

Hãy tham gia cùng chúng tôi!

FACEBOOK: https://www.facebook.com/groups/congdongomega

NHÀ XUẤT BẢN KHOA HỌC XÃ HỘI
26 Lý Thường Kiệt - Hoàn Kiếm - Hà Nội
ĐT: 024.39719073 - Fax: 024.39719071
Website: http://nxbkhxh.vass.gov.vn
Email: nxbkhxh@gmail.com

Chi nhánh Nhà xuất bản Khoa học Xã hội
57 Sương Nguyệt Ánh - Phường Bến Thành - Quận 1 - TP.HCM
ĐT: 028.38394948 - Fax: 028.38394948

ANH EM NHÀ WRIGHT

Chịu trách nhiệm xuất bản
TS. LÊ HỮU THÀNH

Biên tập nội dung: Hà Thị Thanh Huyền
Sửa bản in: Bùi Kim Tuyến
Vẽ bìa: Phạm Ngọc Điệp
Trình bày bìa: Vũ Lê Thư

In 3.000 cuốn, khổ 14 x 20,5 cm, tại Công ty Cổ phần in Truyền thông Việt Nam
Địa chỉ: Số 843 đường Hồng Hà, Chương Dương, Hoàn Kiếm, Hà Nội.
Số xác nhận đăng ký xuất bản 4180-2017/CXBIPH/2-164/KHXH
Số Quyết định xuất bản 156/QĐ - NXB KHXH, cấp ngày 23 tháng 11 năm 2017
ISBN: 978-604-956-130-6
In xong và nộp lưu chiểu Quý I năm 2018.

Trụ sở chính: Tầng 5, Tòa nhà số 14 Phão Đài Láng, phường Láng Thượng, quận Đống Đa, Hà Nội
Tel: (024) 3233 6043
VP. TP. HCM: 138C Nguyễn Đình Chiểu, phường 6, quận 3, TP. Hồ Chí Minh
Tel: (028) 38220 334 I 35
www.omegaplus.vn I https: //www.facebook.com/groups/congdongomega

Không nhấn mạnh vào các vấn đề kỹ thuật như những tác giả khác, vị tác giả "ngoại đạo" về kỹ thuật hàng không này tập trung vào khía cạnh quan hệ cá nhân cũng như văn hóa của các nhân vật. Nhưng tài tình, ông không biến nó thành cuốn hồi ký nhạt nhẽo. Từ hàng trăm nguồn tư liệu, từ nhật ký riêng, ghi chép, vở nháp, hàng ngàn lá thư gia đình... ông đọc được suy nghĩ của các nhân vật, ông chắt lọc thông tin để đem đến cho nhân loại câu chuyện cảm động, lôi cuốn, đầy đủ, xác thực nhất về anh em Wright.

"Khát vọng bay đã được truyền lại từ ngàn đời tổ tiên chúng ta, trong những hành trình gian khổ của họ trên các vùng đất hoang vu thời tiền sử, khi họ ngước nhìn những con chim tự do bay vút qua trong nỗi thèm muốn".

- Orville Wright

"Tôi trải qua những cảm giác rất sâu sắc và thú vị – gần như không thể diễn tả. Những người chưa từng có trải nghiệm bay thì khó có thể nhận biết được cảm giác này. Đó là một giấc mơ thành hiện thực của những người đã mơ được bềnh bồng trên không. Hơn bất kỳ điều gì khác, cảm giác lúc đó là một trong những sự bình yên trọn vẹn, hòa quyện với sự phấn khích tối đa của từng dây thần kinh – nếu bạn có thể nhận thức được một sự kết hợp như vậy".

- Wilbur Wright

"Nó [chuyến bay năm 1908] không chỉ là một thành công, mà còn là một chiến thắng... có tính quyết định của ngành hàng không, tin này sẽ làm bùng lên cuộc cách mạng trong mọi lĩnh vực khoa học trên toàn thế giới".

- *Le Figaro*, mùa hè năm 1908

"Sự bí ẩn dường như không thể giải thích đã được giải mã. Wright đã bay một cách dễ dàng khiến không ai còn nghi ngờ việc thử nghiệm bí ẩn này đã thực sự diễn ra ở Mỹ; cũng không ai hoài nghi việc người đàn ông này có khả năng bay liên tục trên không cả giờ đồng hồ. Đây là viễn cảnh phi thường nhất của một chiếc máy bay mà chúng ta từng thấy..."

- *Le Matin*, mùa hè năm 1908

CÔNG TY CỔ PHẦN SÁCH OMEGA VIỆT NAM (Omega Plus)
Trụ sở chính: Tầng 5, Toà nhà số 14 Phảo Đài Láng, phường Láng Thượng, quận Đống Đa, Hà Nội | Tel: (024) 3233 6043
VP TP. HCM: 138C Nguyễn Đình Chiểu, P.6, Q.3, TP HCM
Tel: (028) 38220 334 | 35
www.omegaplus.vn | https://www.facebook.com/groups/congdongomega
Tìm mua ebook của Omega Plus tại: waka.vn, mibiapp.com, fiezas.com

Anh Em...
ISBN 978 604 956 130 6
8 935270 700096
Giá: 168.000đ